HEFT 25 / BERLIN, 8. DEZEMBER 1942

Der Adler

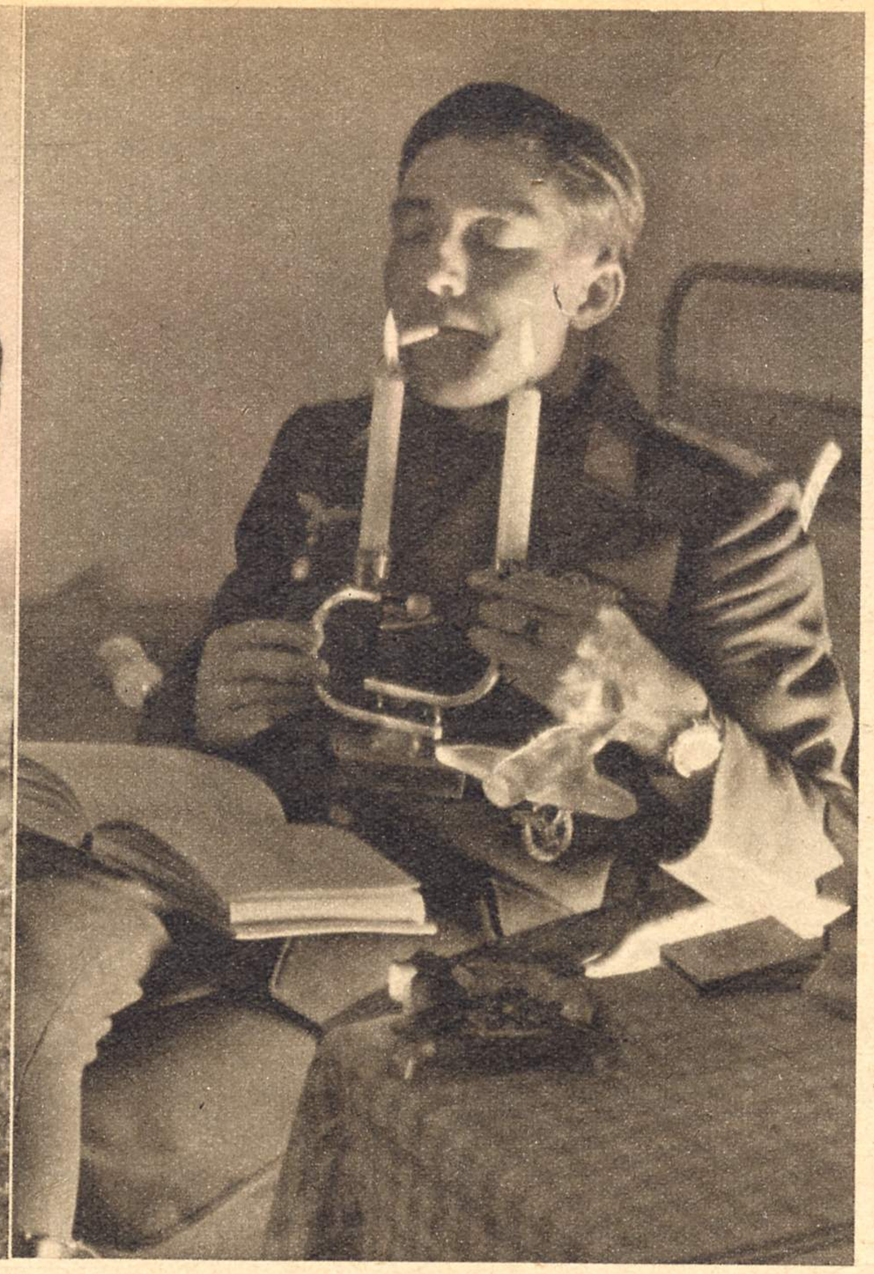
PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Drei auf einen Streich

Der Kriegsberichter war gerade zur Stelle, als Ritterkreuzträger Oberfeldwebel Klöpper, Flugzeugführer im Jagdgeschwader Mölders, nach einem schweren Luftkampf mit Sowjetjägern landete. So konnte er den Jagdflieger im Bilde festhalten, wie dieser drei Finger hochstreckt: drei Abschüsse, der Erfolg eines Fluges!

PK-Aufn. von Kriegsberichter Grosse (HH)



SO WIRKT

Das Vermächtnis des

„Achtung! Richtung Zwei, gleiche Höhe, vier Indianer ... In die Sonne gehen, übersteigen! Ich nehme letzten — greife an! Siehst du, er brennt schon beim ersten Feuerstoß! Jetzt springt er heraus, nehme gleich den nächsten." Während Oberfeldwebel Klöpper den zweiten abschießt, ruft ihn sein Rottenkamerad: „Achtung, aufpassen! Jetzt kommt der dritte von oben!" K. zieht ihm entgegen, da dreht der Gegner weg und der Rottenkamerad bekommt ihn vor die Kanonen. K. ruft: „Danke! Ich nehme den vierten ..." Die beiden Rottenflieger kommen dadurch auseinander, inzwischen aber hat eine andere Me von dem Luftkampf gehört, ist über dem Kampfraum erschienen und meldet sich: „Die Maschine, die unter mir sitzt und angreift, schießen Sie ab! Ich bin Luftzeuge." Und da K. gerade in Schußposition ist, ruft er: „Achtung! Achtung! Klöpper schießt ab!" Das war der dritte, der vierte fiel unter den Feuerstößen des Rottenkameraden vom Himmel. Voller Vertrauen auf das eigene Können und die Maschine, dabei draufgängerisch und taktisch klug — das ist der erfolgreiche deutsche Jagdflieger, wie ihn Werner Mölders vorgelebt hat. Er b[illegible]ng 116 Gegner im Luftkampf. Das war eine Zahl, die am Anfang des Krieges unerreichbar schien und dennoch heute von manchem hervorragenden Jäger schon übertroffen wurde. Wer jedoch wie Werner Mölders am Anfang einer Entwicklung stand, hat immer für die andern den Weg zu ebnen und das Schwerste erst einmal für sich allein auszukämpfen. So werden seine Luftsiege immer als Beispiel allen Jägern vor Augen stehen.

Werner Mölders war Flieger mit Leib und Seele, mit Herz und Verstand. Was er schuf, kam ebenso aus flammender Begeisterung wie aus der klaren Erkenntnis des großen Zieles. Er war einer jener Männer, von denen man sagen kann, daß sie das Recht zur Kritik besitzen, weil sie es besser machen. Mit ungestümem Drang die hohe Tradition der deutschen Weltkriegsfliegerei mit den Anforderungen des modernen Luftkriegs zu verbinden, das konnte nur ein Soldat schaffen, der sich selbst immer wieder einsetzte, um die Erfahrungen zu sammeln, nach denen er seine Kameraden ausrichtete, ein Flieger, der im Kampf leuchtendes Vorbild war, und ein Lehrer, der nie den Sinn für das Große verlor.

In Spanien fliegt der Oberleutnant und spätere Hauptmann Mölders die Me 109, den besten und schnellsten Jäger seiner Zeit. Er erkennt, daß mit dieser überlegenen Waffe eine neue, erfolgreichere Einsatzmöglichkeit besteht und sieht darin die Grundlagen einer modernen Luftkampftaktik. Es

Soldatische Tugend Der Jagdflieger ist ein typischer Einzelkämpfer. Nennt man seinen Kampf den ritterlichen, so steigt dabei auch die geschichtliche Erinnerung an die Zeit der Ritter auf, die Mann gegen Mann um den Sieg fochten. Hier, wo es auf den einzelnen ankommt, wirkt sich die soldatische Erziehung stärker aus als in der Masse, wo der eine den anderen mitreißt. So war es Mölders unumstößlicher Grundsatz, daß der Jagdflieger zuerst Soldat zu sein habe. Wer gegen die Disziplin verstieß, den faßte er mit der ganzen Härte des soldatischen Gesetzes an und zwang ihn in dieses Gesetz zurück. Gruppenkommandeur Hauptmann K. erinnerte an einen Ausspruch des Obersten: „Ein Jagdflieger, der nicht gleichzeitig auch Truppenführer ist, nutzt mir nichts und wenn er noch soviel Abschüsse hat." Der Hauptmann führt diese Tradition mit eiserner Energie weiter. Wenige Kilometer hinter der Front, mitten in hartem Einsatz, läßt er einen Unteroffizierslehrgang durchführen. Und wenn nach dem Feindflug sein erster Weg zum Gefechtsstand führt, ist sein zweiter zu den jungen Soldaten. Denn mag auch die Fliegerhaube der Stahlhelm des Jagdfliegers sein — er muß gerade in diesem Kampf im Osten überall gewärtig sein, mit der Waffe in der Hand auf dem Boden zu kämpfen. Aber nicht allein um diese Ausbildung mit der Waffe geht es, sondern auch um die Erziehung des Charakters zu einer unbedingten Festigkeit und Wahrhaftigkeit. Der Jagdflieger muß den Kampf suchen. Und suchen wird ihn nur der Soldat, der durch die Schule einer harten Ausbildung gegangen ist und durch sie gestählt sein Selbstvertrauen gewonnen hat. So führt dieser Soldat, der Tag für Tag seinen Einsatz fliegt, der als Kommandeur den fliegerischen Kampf lenkt, seine Truppe im Geiste Werner Mölders. In der wenigen Freizeit sucht er dann den notwendigen Ausgleich zu dieser Anspannung und freut sich an seinen heiteren Büchern. Auch das hat dieser Krieg geschaffen, und es ist kein Widerspruch mehr darin zu finden, wie man ihn früher oft zu sehen glaubte — es gibt den musischen Soldaten.

Gesunder Geist im gesunden Körper „Was wird der Peppi schon machen, wenn er Zeit hat? Seine Ski wachsen!" So hat die Linse den immer froh lachenden jungen deutschen Weltmeister in der alpinen Kombination festgehalten, der als erfolgreicher Jagdflieger und Sportler lebendiges Beispiel für die Gesundung der Ansichten unserer Zeit ist. Die Einheit von Körper und Geist ist wieder zusammengefügt worden. Der starke, gewandte und kühne Sportler ist nicht nur als Soldat auch kühn und mutig, sondern vertritt eine geistige Regsamkeit, die ihn vor allem als Flieger bei seinen sich stets ändernden Einsätzen auszeichnen muß. Oberst Mölders hat diese Tatsache von vornherein gewürdigt, und es gibt wohl kein besseres Beispiel für seine immer wieder kompromißlose Durchführung einer Erkenntnis, daß er 1940 als erster Kommodore mit seinem Geschwader zum Sport in die Alpen ging. Damals hat er selbst durch Energie und Mut das Skilaufen erlernt. Auch das war eines seiner Grundprinzipien als Führer, von anderen nichts zu verlangen, was er nicht selbst tat. Der gute Skiläufer war für ihn auch ein guter Jäger. Und Feldwebel Jennewein ist Zeuge der Richtigkeit dieser Anschauung. Denn beim Luftkampf muß genau so schnell gehandelt werden wie beim Abfahrtslauf. Herz und Mut, Geschwindigkeit und schnelle Reaktionsfähigkeit — darauf kommt es hier wie dort an. Wer als Skiläufer mit über 100 Stundenkilometern einen gefahrvollen Hang hinunterbraust, ohne die Augen vor der Gefahr zu verschließen, wird auch im Luftkampf das gleiche mutige Herz besitzen. So verbindet sich die sportliche Erziehung mit dem kämpferischen Einsatz des Jägers. Jennewein steht strahlend vor seiner Focke-Wulff, vor seiner Nummer 5, die ihm auch die Weltmeisterschaft einbrachte, und meint, daß er es mit dieser Zahl schaffen würde ...

DAS VORBILD WEITER

Jagdfliegers Werner Mölders

PK-Bericht der Kriegsberichter Helmut Grosse (Bild) und Siegfried Kappe (Text)

ist sein Verdienst, eine neue Angriffstaktik ausgebaut und in die deutsche Jagdfliegerwaffe eingeführt zu haben. Sein kämpferischer Einsatz auf allen Schlachtfeldern dieses Krieges macht ihn zu dem erfolgreichsten Jagdflieger seiner Zeit. Es hieße jedoch, sein Werk mindern, wollte man nur die Zahl seiner Luftsiege nennen, weil es — ohne den Anteil der Gefallenen und Lebenden zu schmälern — tieferen und größeren Sinn erhält durch die selbstlose Führung der gesamten deutschen Jagdfliegerei, die ihm der Reichsmarschall übertrug. Der leidenschaftliche Jagdflieger mußte nun im wesentlichen auf den Kampf verzichten, doch die Tragik seines Fliegertodes wird weniger hart scheinen, wenn man weiß, wie sehr Werner Mölders in seinem Werk der Hingabe an die deutsche Jagdwaffe und ihre Männer aufgegangen ist. Denn so, wie die Jagdfliegerei heute steht, ist sie zum großen Teil das Werk dieses Soldaten, des kampfesfrohen und unvergeßlichen jungen Obersten der deutschen Luftwaffe, der als erster Soldat der Wehrmacht die höchste deutsche Tapferkeitsauszeichnung trug. Das Vermächtnis Werner Mölders ist der Wille zu noch größerem Aufstieg und zum endgültigen Sieg. Wo könnte man die Erinnerung an ihn und auch den Willen zur Verkörperung seines Vermächtnisses eher finden als in dem Jagdgeschwader, das seinen Namen trägt? Dort steht allem andern die große Verpflichtung voran, die sein erster Kommodore diesem erfolgreichsten Geschwader dadurch auferlegte, daß es für alle Zeiten mit seinem Namen verbunden ist. Symbol der hohen Tugenden des Jagdfliegers ist Werner Mölders seinen Kameraden vom Kommodore bis zum jüngsten Jäger. So ist das Bild des Geschwaders bei all seiner vielfältigen Gestalt dennoch geschlossen, da Offizier, Unteroffizier und Mann die Verpflichtung mit Stolz zu tragen wissen und dieses Vermächtnis nicht mit Worten, sondern mit Taten wahren.

Ein Symbol der Erinnerung zu dem einjährigen Todestag von Werner Mölders sollen diese Bilder sein. Sie sprechen von den Lebenden, die in seinem Geist kämpfend und siegend den unvergessenen Gefallenen ehren. Soldat, Flieger, Kamerad, wie es Werner Mölders ihnen vorlebte, so stehen sie seit Jahr und Tag im Entscheidungskampf. Ein jeder von ihnen trägt seinen Anteil, um das Erbe des Großen unter ihnen zu verwalten. Täglich geben sie neues Zeugnis des unsterblichen deutschen Fliegergeistes, der durch das kämpferische Leben und den Heldentod eines Richthofen und Mölders und der Hunderte tapferer Gefallener zum Inbegriff der zeitlosen Haltung des deutschen Jagdfliegers geworden ist.

Der Kommodore Der Kommodore, Eichenlaubträger Major Nordmann, ist der oberste Träger der Verpflichtung, die Werner Mölders dem Geschwader, das er einst geführt hat und das jetzt seinen Namen trägt, gegeben hat. Auf ihm ruht die höchste Last der Verantwortung, er hat die größten Pflichten und die schwere Aufgabe, ein unvergeßliches Erbe zu verwalten und immer wieder mit jungem Blut neu zu gestalten. Die klare Linie des Soldatischen, die Mölders seinen Männern gab, die Vereinbarung des Fliegerischen mit diesem Soldatischen und die taktisch fliegerische Neuschöpfung für die gesamte Jägerei führt er als verantwortungsbewußter Offizier weiter. In ihm sehen seine Männer den Sachwalter Mölders'schen Geistes. Denn dieser Kommodore hat in über 800 Feindflügen seine Abschüsse mit eiserner Energie erzielt. Er ist oft vom frühen Morgen bis zum späten Abend ununterbrochen geflogen und auch heute, wo ihn größere Aufgaben des Einsatzes und der Truppenführung in Anspruch nehmen, ist er in jeder freien Minute in der Luft. Nur wenige Worte fallen in der Besprechung, doch jedes dieser Worte verrät sein großes Verständnis für die Luft- und Erdlage, das sichere Gefühl dafür, wo mehr oder weniger Jagdschutz notwendig, wo etwas los ist und sein hervorragendes taktisches Können beim Einsatz der Verbände. Durch seine stete Bereitschaft und plötzliche Anwesenheit bei dieser oder jener Gruppe schafft der Kommodore einen festen Zusammenhalt des Geschwaders. Er ist der menschliche Führer seiner Soldaten und der Lenker ihres Einsatzes. In ihrem Auftrag ist er der Walter des hohen Erbes Werner Mölders. Im Grunde besitze er kein Privatleben, meinte der Kommodore. Niemand, der draußen in so hartem Einsatz steht, kann anderes von sich sagen. Aber es braucht ein jeder die Entspannung. Und sucht der eine sie im Buch, so findet sie der andere in der Musik, die unbeschwert und heiter den Ernst der Stunden für wenige Augenblicke entschwinden läßt.

Die besten Jäger — die besten Waffen
Eine neue, eine immer bessere Jagdwaffe in die Hand zu bekommen, ist nicht allein ein Wunsch des Jagdfliegers, sondern in einem die technische Entwicklung ungewöhnlich schnell vorwärtstreibenden Krieg eine Notwendigkeit. Auch Oberst Mölders hat immer wieder betont, daß zwar der bessere Flieger den Kampf entscheide, er aber für diesen Kampf auch mit der hervorragendsten Waffe ausgerüstet sein müsse. Als Inspekteur der Jagdflieger hat er aus seiner reichen Erfahrung unzählige wertvolle Anregungen gegeben. „Wenn er noch die Focke-Wulff erlebt hätte . . .", meint Ritterkreuzträger Gruppenkommandeur Hauptmann Krafft. Der Hauptmann ist einer der ältesten Offiziere des Geschwaders und hat an der gesamten Entwicklung regsten Anteil genommen. Wenig Typen, aber die wenigen besser als die des Feindes, sei das Prinzip Werner Mölders gewesen. Dadurch habe er auch die gesamte Jagdfliegerei in eine einzige Richtung gebracht. — Es gibt Stunden in den langen russischen Abenden, da die Erinnerung an alles das, was Oberst Mölders seinen Männern sagte, mit dem zusammenklingt, was heute geschaffen wurde. Die farbenfrohen Aquarelle, die Hauptmann Krafft in seiner freien Zeit malt, zeigen hier und dort den Flieger und seine schnellen Maschinen, die Me 109 und die FW 190. Es sind Bilder, die von der Schönheit und Kraft dieser herrlichen Waffen sprechen. „Wir wissen", sagt der Hauptmann, „daß wir mit diesem neuen Jagdflugzeug wie mit der Me 109 wieder Erfolg auf Erfolg erringen werden. Denn mit der besseren Waffe sind auch die Siegesaussichten gestiegen, aber diese Waffe verlangt auch noch größeren Einsatz. Denn auch die beste Maschine ist nur ein scharfes Schwert in der Hand des besten Fliegers!"

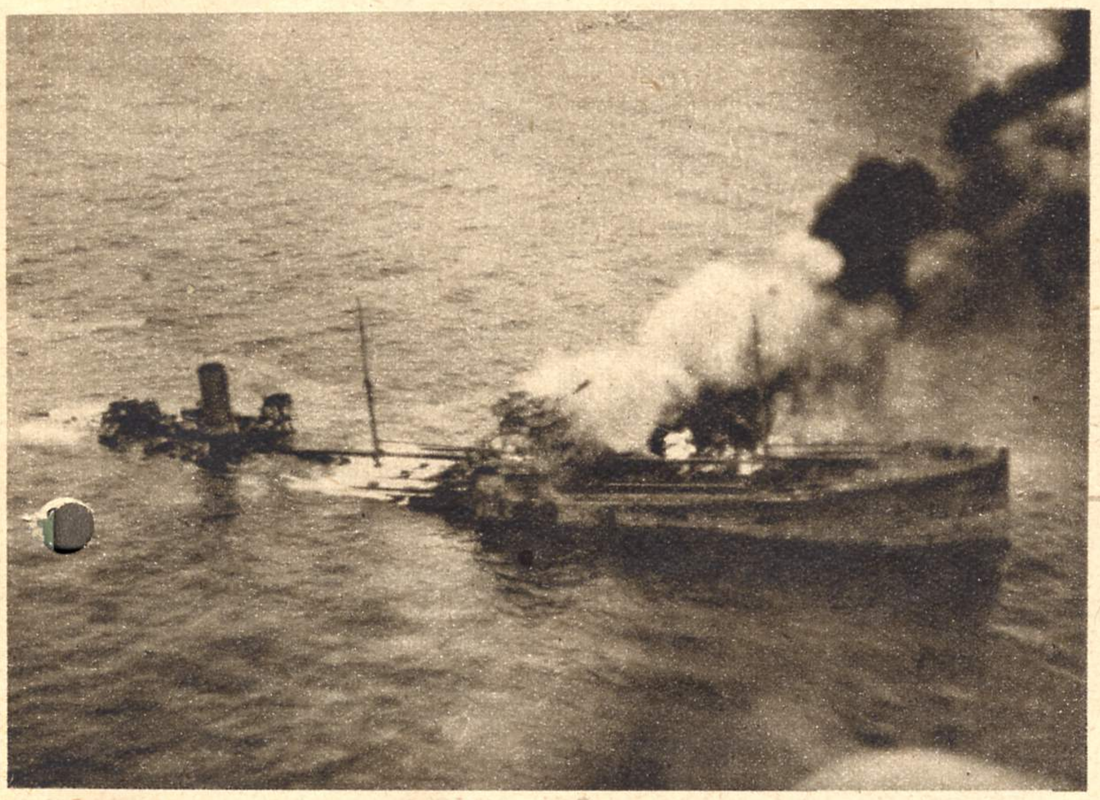
Kämpferischer Mut und Kameradschaft So ruhig und sachlich, wie er beim Schach die Figuren setzt, ist Oberfeldwebel F. sonst nicht. Er ist ein Jagdflieger, der weiß, daß sein Flugzeug eine Angriffswaffe ist. Jeder Angriff verlangt Herz und Mut. Und wenn es in den Pflichten des deutschen Soldaten heißt, daß Feigheit schimpflich und Zaudern unsoldatisch ist, so steht dieses Wort über jedem Einsatz des Jägers. Als F. vor Monaten mit seinem Kommodore, den er als Rottenflieger begleitete, nach schweren siegreichen Luftkämpfen in hundert Metern Höhe einen Flakvolltreffer erhielt, überlegte er nicht lange, sondern schob die Pulle herein und sagte sich: Unter allen Umständen nach Hause kommen! Alle Instrumente und die Ölleitung sind zerschossen, er selbst ist an beiden Unterschenkeln schwer verwundet. Mit der linken Hand hält er die Ölleitung zu, fliegt über zwanzig Minuten lang unter dem Schutz des Kommodore und gelangt so glücklich bis zum Flugplatz. Erst einmal ins Lazarett nach Deutschland! Aber da hält es ihn nicht lange. Ihm gelingt es, entlassen zu werden. An der Front ist er wieder unter seinen Kameraden, wenn er auch einsehen muß, daß er vorläufig noch nicht eingesetzt werden kann und sich wohl oder übel dem Befehl seines Kommodore beugen muß, der ihn zur endgültigen Wiederherstellung in ein Feldlazarett steckt. Es hat ihm zwar nicht recht gepaßt, aber nachdem er jetzt wieder Tag für Tag fliegt und neue Luftsiege den alten hinzugefügt hat, ist er wieder „ganz der Alte". Und sollte einem seiner Kameraden einmal dasselbe Mißgeschick wie ihm geschehen — Oberfeldwebel F. wird die gleiche Kameradschaft beweisen, die er bisher gezeigt und die man ihm bewiesen hat.

Mölders'sche Schule Ritterkreuzträger Oberfeldwebel Höfemeier ist einer der ältesten Unteroffiziere des Geschwaders. Bei Mölders war er bereits in Spanien als Oberwerkmeister — kein Wunder also, daß er heute seine technischen Kenntnisse am ausgebooteten Lanz-Bulldoggs praktisch anwendet! Nach der Rückkehr aus Spanien hat Mölders den Oberfeldwebel in seiner Staffel schulen lassen und so dem Drängen dieses Soldaten nachgegeben, der nicht nur seine Maschine warten wollte, sondern sich danach sehnte, selbst mit ihr im Kampf zu bestehen. Höfemeier spricht gern von dieser Welt und ist stolz darauf, in der Mölders'schen Schule von der Pike auf gelernt zu haben. Oft sitzt er mit seinen Kameraden zusammen und hilft besonders dem Nachwuchs. Was er von Werner Mölders mit auf den Weg bekommen hat, gibt er freudig anderen weiter. Er selbst hat seine Siege durch dieses ständige Lernen und seinen unbändigen Angriffsgeist errungen. Wer wird es nicht verstehen, daß der Oberfeldwebel über das Lob heute noch strahlt, das ihm Mölders nach seinem ersten Luftsieg spendete? „Er war eben einfach pfundig, und was er sagte, hatte immer Hand und Fuß", meint er, „und dabei war er der beste Kamerad, den man sich denken konnte. Was gut war, hat er gelobt. Und wenn jemand einen Mist machte, hat er es auch zu hören bekommen. Vor allem schießen mußte man können! Das war für Mölders unerhört wichtig. Und wir haben ja auch dabei unsere großen Erfolge errungen ... Das lernen unsere jungen Kameraden heute auch. Und mit welchem Eifer sie dabei sind. Wir werden es schon schaffen!"

Unsterblicher Fliegergeist Es ist dies ein Tag glänzender Siege und auch der Trauer. Vor wenigen Stunden haben wir ihm noch die Hand gedrückt und ein frohes Hals- und Beinbruch zugerufen und jetzt ist es uns zur schmerzlichen Gewißheit geworden, daß dieser junge und draufgängerische, mutige und frische Jagdflieger vom Feindflug nicht zurückgekehrt ist. — Eichenlaubträger Leutnant Beerenbrock ist nach seinem 113. Luftsieg von einer bereits wundgeschossenen feindlichen Jagdmaschine durch einen schicksalhaften Zufallstreffer abgeschossen worden. Wieder ist eine Lücke gerissen in die Reihe jener bewährten Jäger, die das Vermächtnis Werner Mölders' im Herzen trugen, deren Tapferkeit und ungezählte Luftsiege, die nun schon das vierte Tausend übersteigen, Zeugnis von ihrem unentwegten Einsatz geben. Da wir des Todestages Werner Mölders' gedenken, verneigen wir uns vor den Opfern, die Mahner des unsterblichen deutschen Fliegergeistes sind und mit ihrem Herzblut die hohen Tugenden der deutschen Jagdfliegerei geadelt haben. Denn aus einem solchen Leben und Sterben erwachsen allein den jungen Fliegern jene hohen Ideale, jener Mut und jene Selbstlosigkeit, wie sie der Unteroffizier J. besaß, dem ein Schuß durch das Eiserne Kreuz in das Herz drang. Er flog über hundert Kilometer sein Flugzeug zurück und landete glatt. Dann sagte er nur zu seinem Wart: „Haben mir die doch durch das EK geschossen", und sein Kopf sank nach vorn. Diese soldatischen Tugenden zu wahren, ist im tiefsten Grunde das hehrste Vermächtnis des unvergeßlichen Fliegeroberst en Werner Mölders.

Das Ende eines Britentankers

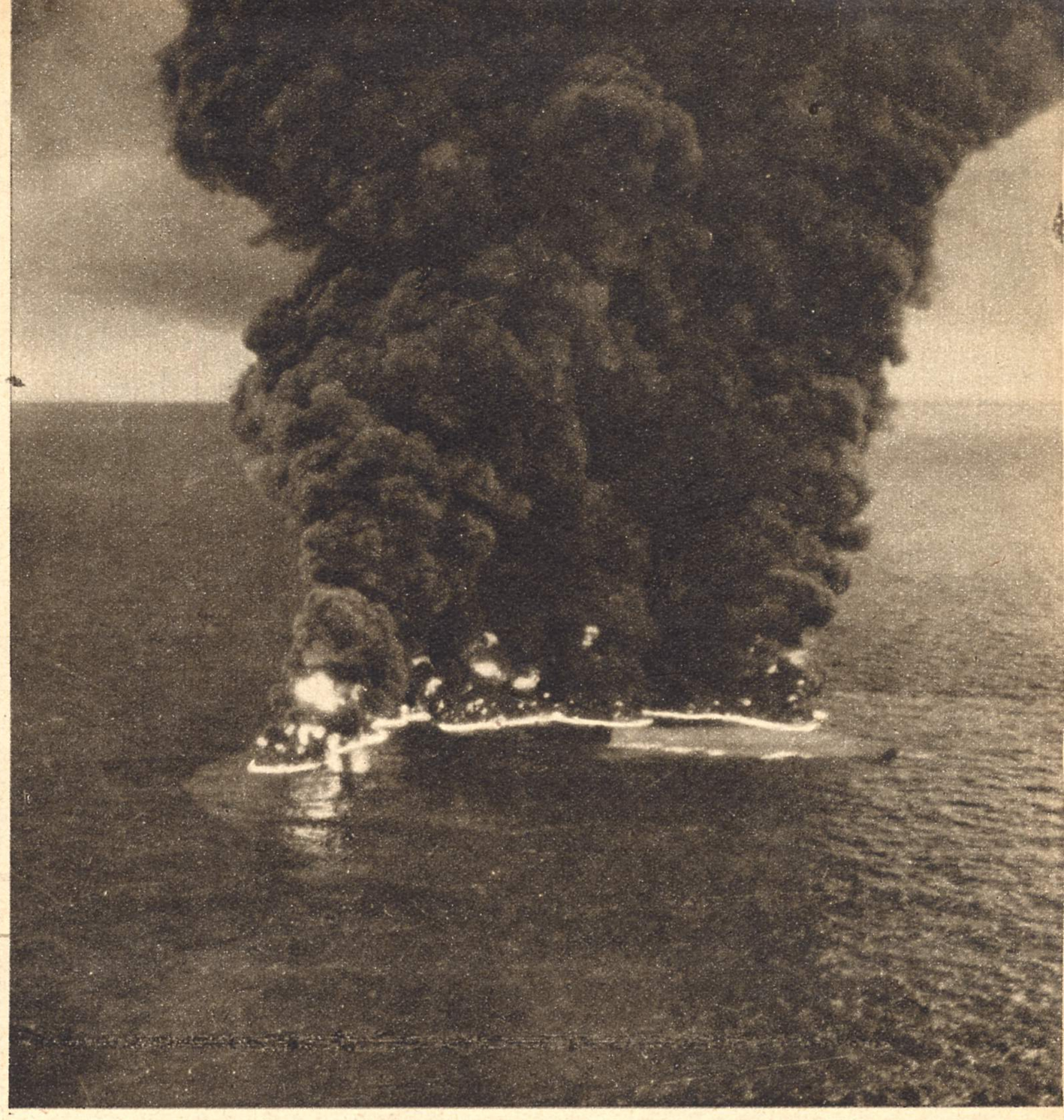
Luftwaffe zerschlägt Nachschub für Nordafrika



Auf die Landung der amerikanischen und britischen Streitkräfte in Französisch-Nordafrika haben die Achsenmächte sofort mit wirkungsvollen Gegenschlägen geantwortet. Besonders der Nachschub, den die USA und England auf langen Wegen jetzt über den Atlantik nach Nordafrika bringen müssen, ist neben der Bedrohung durch U-Boote den ständigen Angriffen der deutschen und italienischen Luftwaffe ausgesetzt. Auch diesen britischen Tanker hat nun nach weiter Reise im Mittelmeer das Schicksal ereilt. Wie bei vielen seinesgleichen haben die wohlgezielten Bomben eines deutschen Kampfflugzeugs seine Fahrt jäh beendet. Schon wird das Heck von den Wellen überspült, während . . .

. . . das ausfließende Öl hinter dem todwunden brennenden Schiff eine lange Schleppe bildet. Immer weiter greift der rasende Brand um sich, und . . .

. . . nach einer gewaltigen Explosion ist mit einem Schlage der ganze Tanker in Flammen gehüllt. Viele hundert Meter wird die Explosionswolke emporgeschleudert. Dunkel lodernd steht ein schwarzer Rauchpilz über dem Schiff, und der dichte Qualm des Ölbrandes wälzt sich über das Meer.



Der Tanker ist gekentert. Tausende von Tonnen kostbaren Öls, das von den gegnerischen Truppen in Nordafrika dringend benötigt wird, ergießen sich brennend ins Meer, aus dem jetzt in breiter Front eine gewaltige Rauchwolke emporsteigt

Wie wabernde Lohe steht eine undurchdringliche Wand aus Glut und pechschwarzem Qualm hinter dem sinkenden Schiff, dessen Heck soeben in die Tiefe gleitet

Aufnahmen: Luftwaffe

Während das deutsche Kampfflugzeug noch einmal den Schauplatz seines zielsicheren Angriffs umkreist, sichtet die Besatzung als winzigen Punkt auf der weiten Wasserfläche ein Rettungsfloß, dessen Standort durch Funkspruch weitergegeben wird, um die Rettung der Schiffbrüchigen durch Seenotkräfte zu ermöglichen

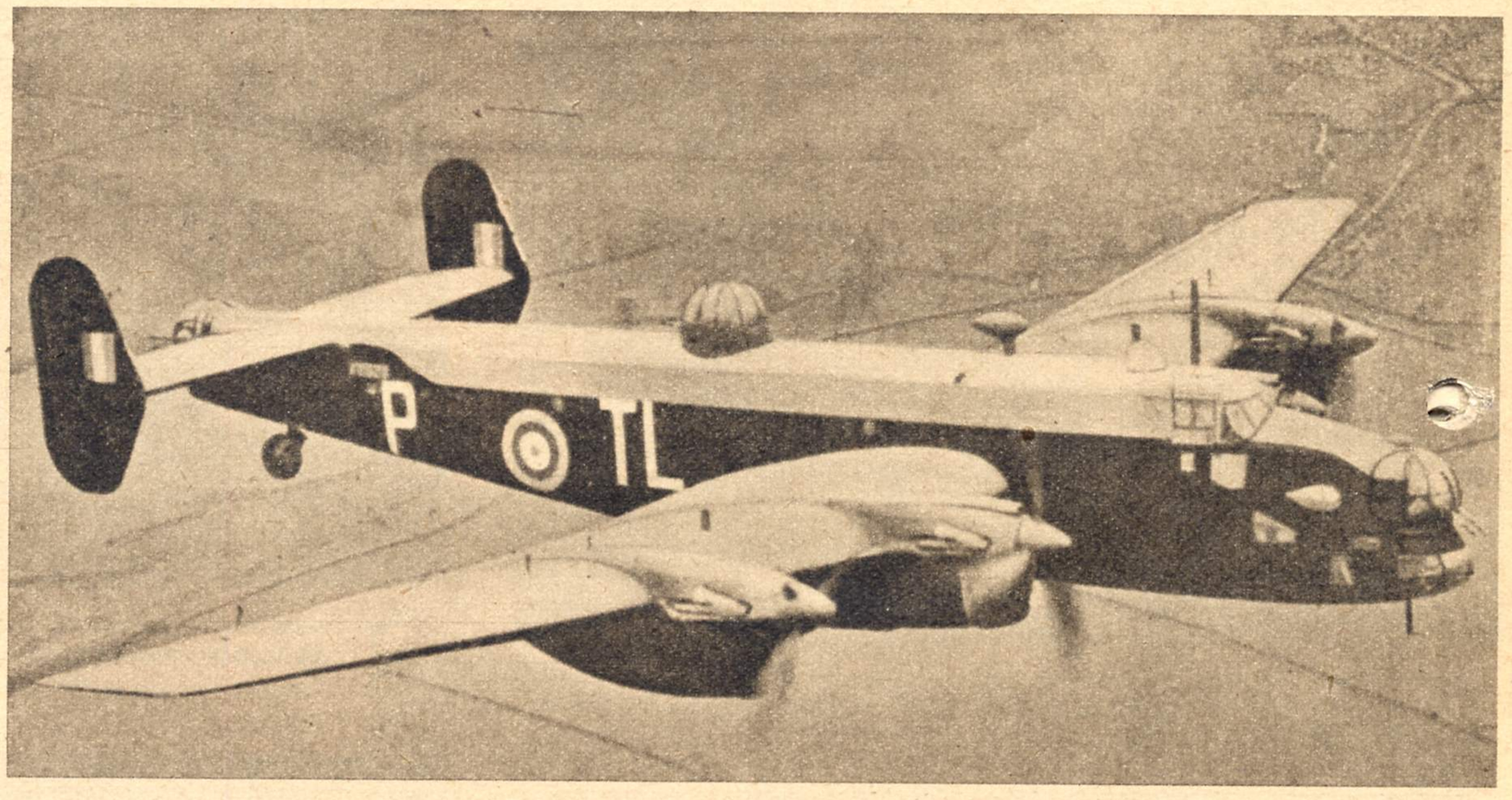
Die wichtigsten Baumuster der britischen Luftwaffe

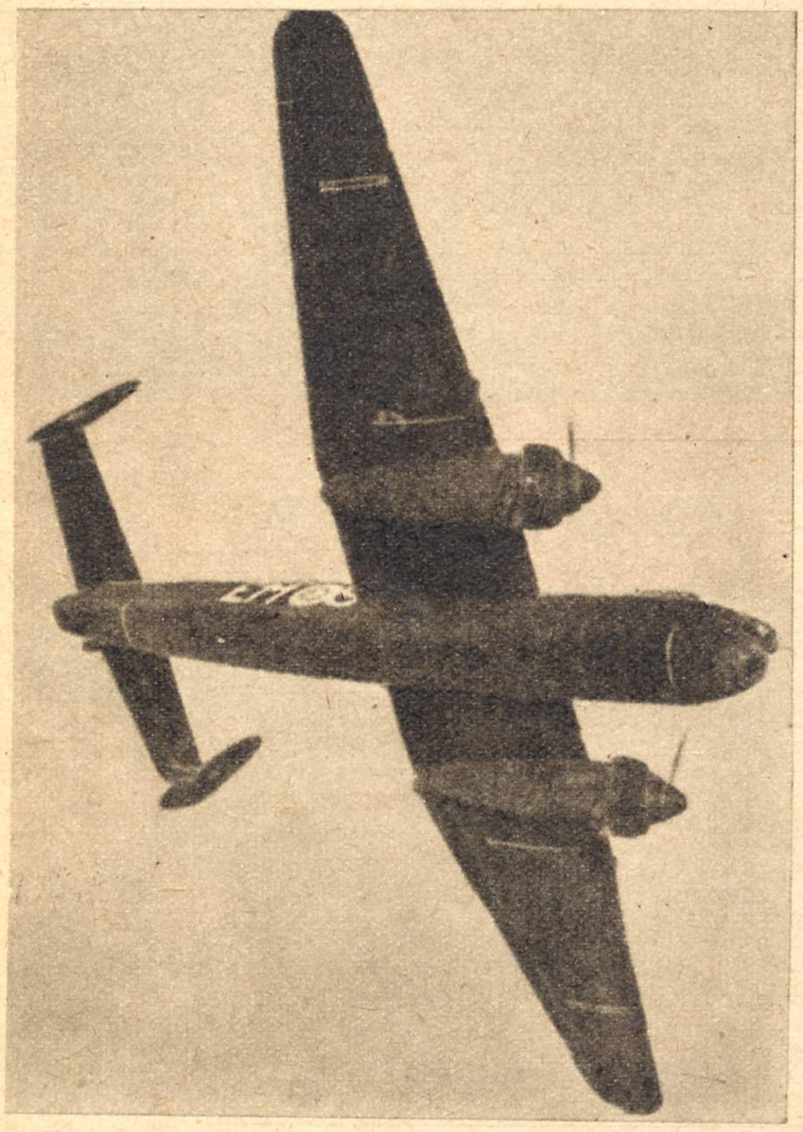
II

Lancaster / Manchester / Whirlwind Halifax / Stirling / Kittyhawk

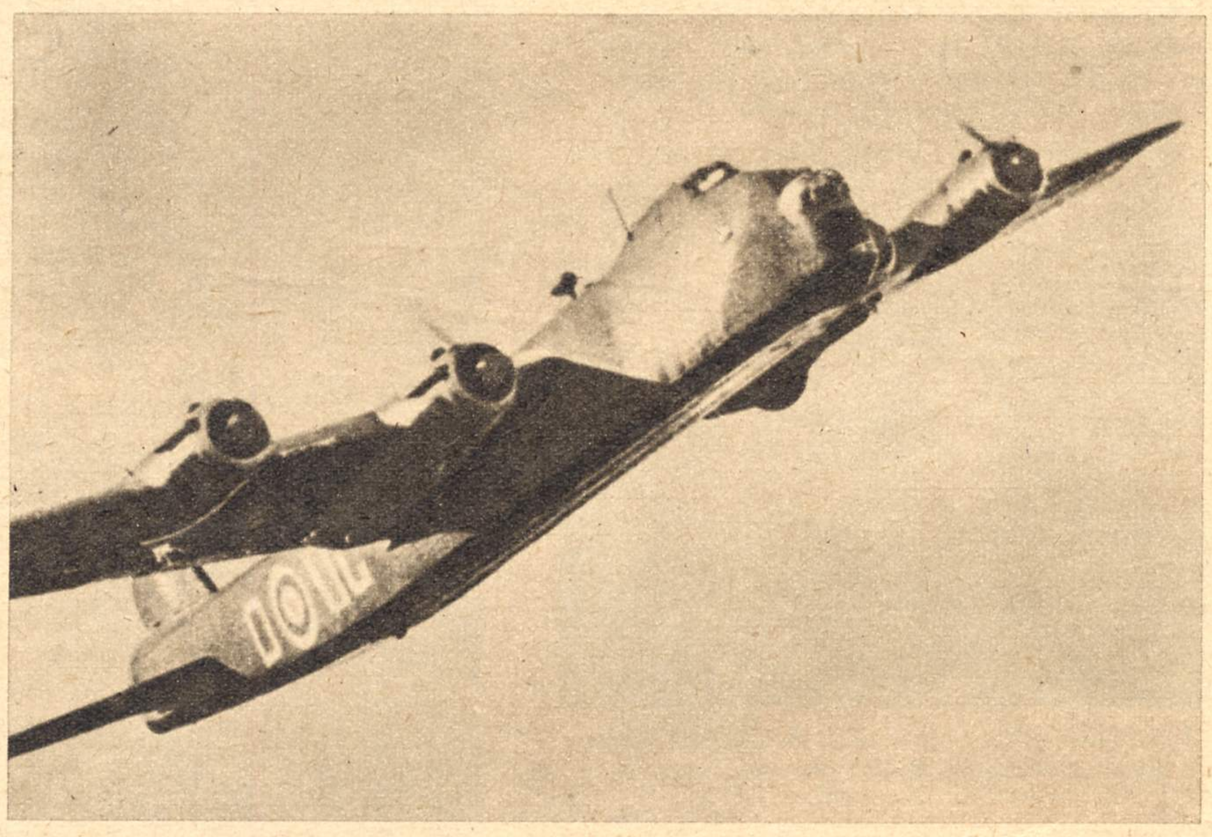
Siehe auch Heft Nr. 24

Avro „Lancaster". Dieses schwere Kampfflugzeug stellt die viermotorige Weiterentwicklung des Musters Avro „Manchester" dar. Die Motoren haben eine Leistung von je 1200 PS. Wie beim Muster Avro „Manchester" besteht die Besatzung aus sieben Mann, desgleichen ist die Bewaffnung in drei beweglichen MG-Ständen angeordnet. In 5500 m Höhe wird eine Höchstgeschwindigkeit von 450 km/st erzielt



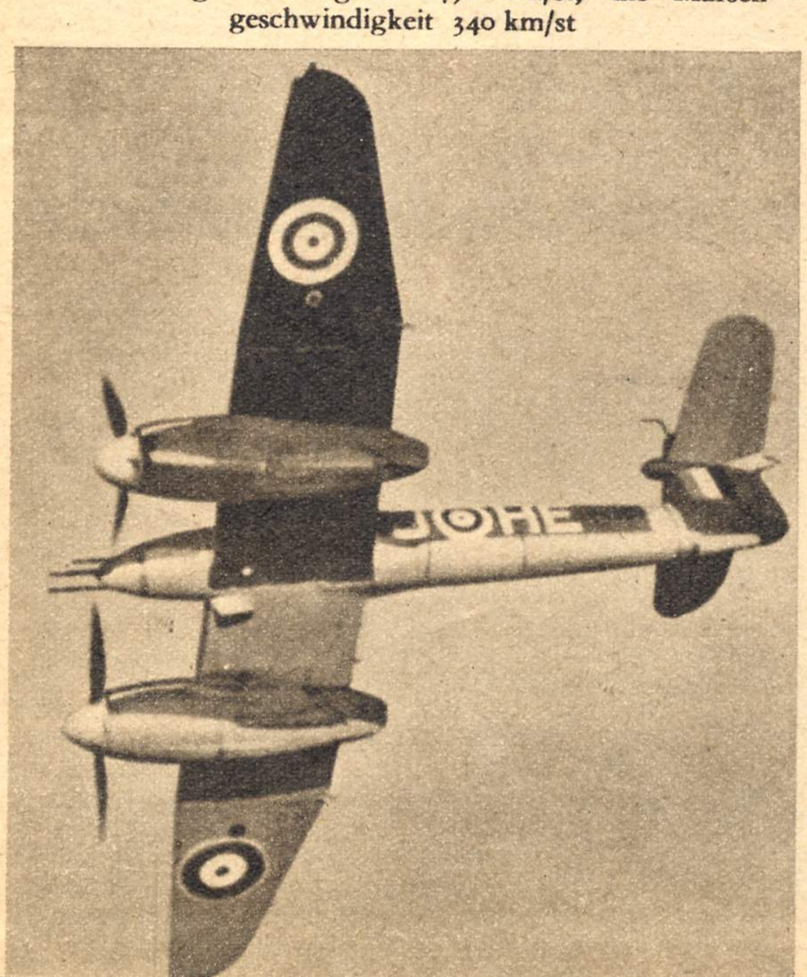


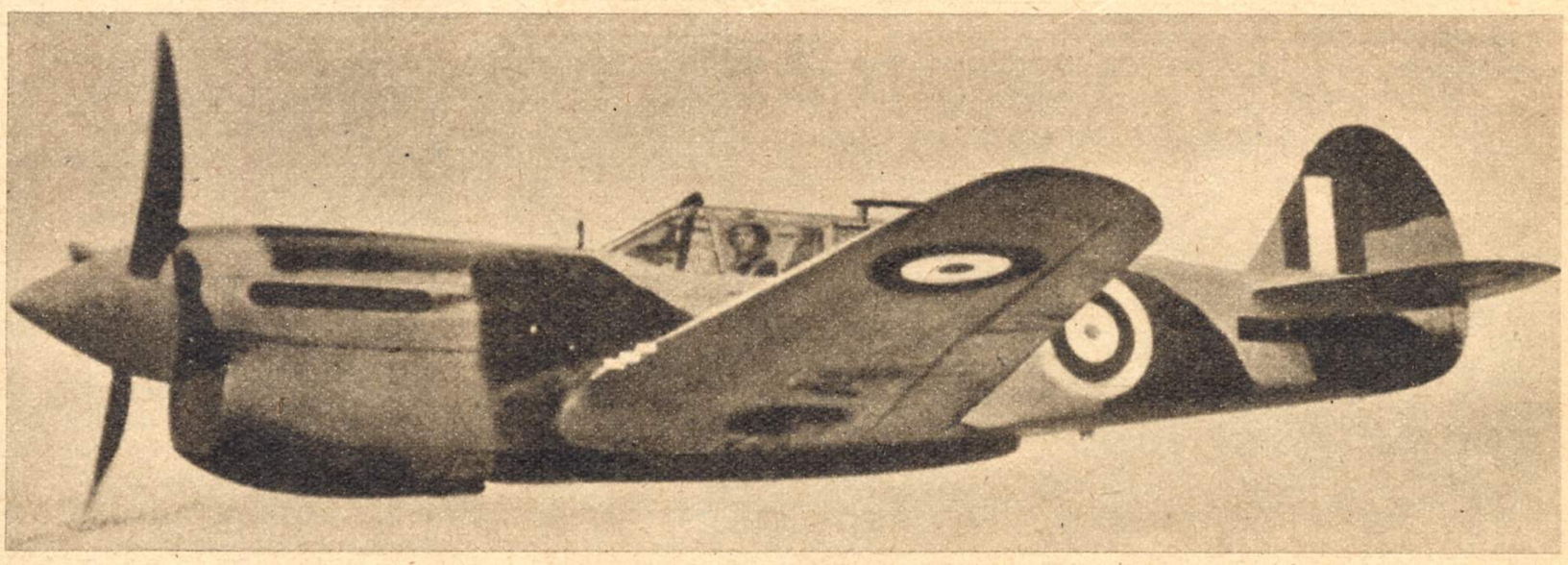
Avro „Manchester". Dieses schwere Kampfflugzeug besitzt zwei Motoren von je 1700 PS Leistung. Die Besatzung besteht aus sieben Mann. Die Bewaffnung ist in drei MG-Ständen untergebracht. In 5000 m Höhe beträgt die Höchstgeschwindigkeit 450 km/st, die Marschgeschwindigkeit 340 km/st



Schweres Kampfflugzeug Handley Page „Halifax". Mit vier Motoren von je 1100 PS Leistung wird in 5000 m Höhe eine Höchstgeschwindigkeit von 440 km/st erreicht. Die Besatzung besteht aus sieben Mann, die Bewaffnung ist in drei bis vier beweglichen MG-Ständen angeordnet

Aufnahmen Archiv Deutsche Luftwacht





Links: Jagdeinsitzer **Westland „Whirlwind".** Dieses Flugzeug stellt einen interessanten Versuch zur Erzielung besserer Leistungen auf dem Gebiet des Jagdeinsitzers dar. Es besitzt zwei Motoren von je 850 PS. Die Bewaffnung besteht aus vier Kanonen. Die Höchst-

Links: Das viermotorige Kampfflugzeug **Short „Stirling I"** wird vom Feind häufig zu Nachteinsätzen herangezogen. Seine Besatzung besteht aus sieben bis acht Mann. Bewaffnung: drei MG-Stände. Höchstgeschwindigkeit 430 km/st, Marschgeschwindigkeit 300 km/st

Jagdeinsitzer **Curtiss „Kittyhawk".** Dieses Flugzeug stellt eine Weiterentwicklung des amerikanischen Baumusters Curtiss „Tomahawk" (Bezeichnung bei der USA-Luftwaffe „P. 40 B") dar. Die Bewaffnung besteht aus sechs starren MG. In 5000 m Höhe wird eine Höchst-

Der „Fliegende Holländer"

oder:

Jedem Flugplatz seine Kleinbahn!

Auf einem Feldflugplatz im Westen haben deutsche Flieger in ihrer Freizeit eine Kleinbaln zum nächsten Ort gebaut, der sie den Namen „Fliegender Holländer" gaben

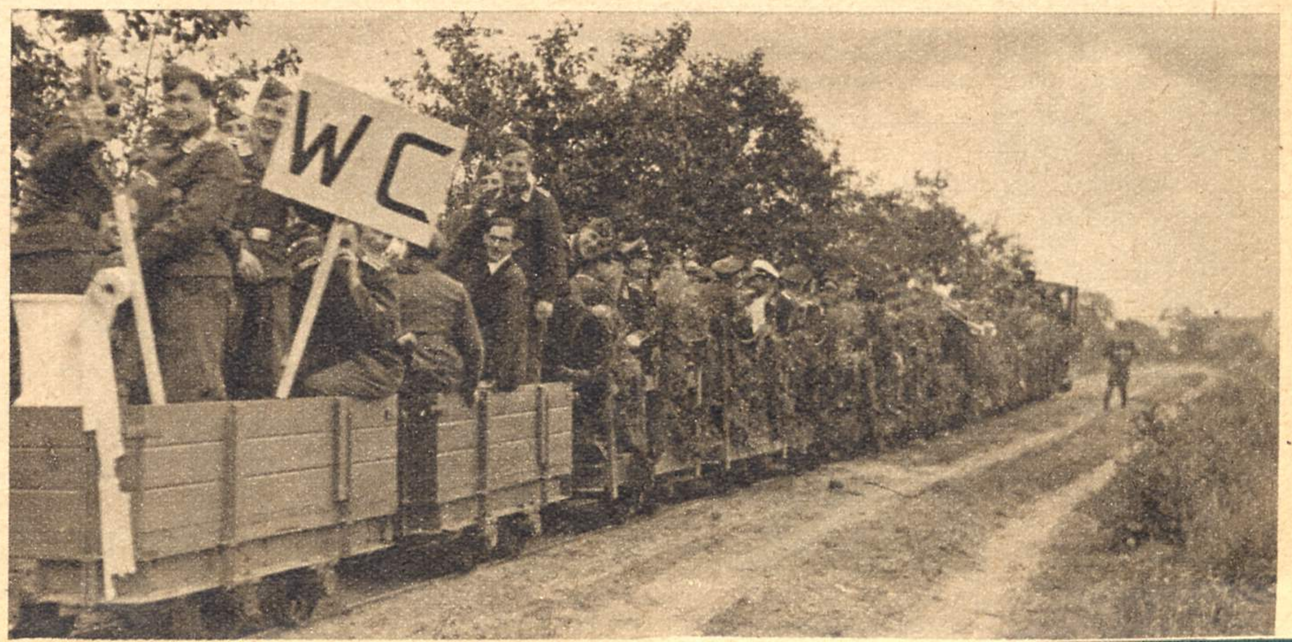
Einst „flog" der Holländer zu Schiffe,
auf höchst berühmtem Segelkahn
gespensterhaft um Felsenriffe —
doch heut' nimmt er die Schmalspurbahn.
Das Wasser ist nicht immer dienlich,
sein Balkenmangel ew'ger Krampf —
so ward der Holländer jetzt „schienlich"
und kam mal gründlich „unter Dampf"

Man sieht am Beispiel hier es lohnen,
sofern man logisch es probiert,
sich kühnste Improvisationen,
selbst wenn man Opern „technisiert".
Musik kann trotzdem niemals schaden,
da gibt's kein Aber und kein Wenn!
Der „Fliegende" ist voll beladen
mit diesmal wirklich „Fliegenden"

Kein Schalter mahnt ergrimmt: „Erst Kasse!"
Die Fahrt wird völlig frei serviert.
Und auch die gute „Polsterklasse"
ist andeutweise etabliert.
Indessen: Haken hat die Chose —
das Wolltuch liegt nicht ganz nach Schnitt.
Ein bißchen Polster in der Hose
bringt man daher am besten mit

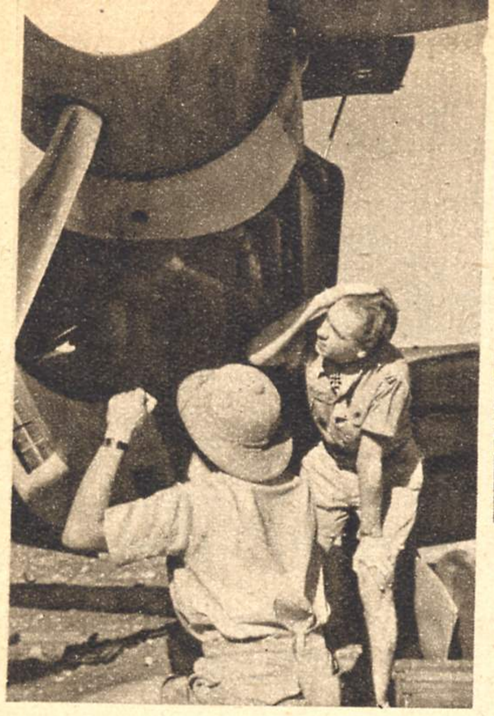
Auf Churchill, ohne Übertreibung,
zielt dies „W.C." hier keine Spur,
es dient vielmehr nur der Umschreibung
„geheimer" örtlicher Natur . . .
So braust auf Feldflughafen-Bahnen
der Zug zur nächsten kleinen Stadt,
wobei er „sämtliche Schikanen",
sogar die „Aussichtswagen" hat

Troll



Wie „pfiffig" diese Bahnanlage,
tut sich sogar symbolisch kund:
man nimmt behufs der Startansage
die Triller-Pfeife in den Mund.
„Einsteigen!" heißt jetzt das Kommando,
fast reichsbahnamtlich kurz und knapp.
Die „Lok" faucht schnaubendes Parlando,
Signalstab hoch — „die Post geht ab!"

PK-Aufnahmen
Kriegsberichter Seuffert (Wb)



Oberleutnant FREYTAG
besieht sich einen Schaden an seiner Jagdmaschine

Oberstleutnant SCHRADER †

Major ALPERS

NICHT DIE GEWALT DER ARME, NOCH DIE TÜCHTIGKEIT DER WAFFEN, SONDERN DIE KRAFT DES GEMÜTES IST ES, WELCHE SIEGE ERKÄMPFT
FICHTE

Generalmajor RAMCKE

Leutnant WURMHELLER

In dankbarer Würdigung ihres heldenhaften Einsatzes im Kampf für die Zukunft unseres Volkes verlieh der Führer dem Generalmajor Ramcke, der sich in den schweren Kämpfen in Nordafrika mit seinem Verbande wieder besonders ausgezeichnet hat, als 145. Soldaten, und dem Leutnant Josef Wurmheller, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, als 146. Soldaten der deutschen Wehrmacht, das

EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Hauptm. LIESENDAHL †

Hauptmann LEICHT

Hauptmann HAMESTER

Oberleutnant MOSSDORF

Oberstleutnant Schrader, Kommandeur eines Flakregiments, hielt beim Beginn des Angriffs auf Stalingrad den Feind durch zusammengefaßtes Feuer nieder und zwang ihn zur Räumung seiner Stellung, wodurch er dem bereitstehenden Panzerkorps den Weg frei machte. Seinen schweren Verwundungen ist er erlegen. — Major Alpers, Kommandeur einer Fernaufklärungsgruppe, hat sich sowohl durch persönliche Tapferkeit wie hohe soldatische Führerbegabung bei allen Einsätzen hervorragend ausgezeichnet. — Oberleutnant Freytag, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, schoß 19 feindliche Flugzeuge ab und vernichtete 12 weitere am Boden. — Hauptmann Liesendahl, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, hat im Kampf gegen England bedeutende Erfolge errungen. Bei einem Angriff auf einen britischen Schiffsverband ist er gefallen. — Hauptmann Leicht, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, vollbrachte besonders bedeutsame Leistungen in den Kämpfen um Charkow und die Festung Sewastopol. — Hauptmann Hamester, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, und Oberleutnant Mossdorf, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, haben sich in zahlreichen Feindflügen gegen den britischen Gegner im Mittelmeerraum und in Nordafrika aufs höchste bewährt. — Oberleutnant Wehmeyer, Flugzeugführer in einem Zerstörergeschwader, stellte in nahezu 200 Einsätzen gegen England und im Mittelmeerraum sein kühnstes Draufgängertum immer wieder unter Beweis. Bei einem besonders schneidigen Tiefangriff blieb er vor dem Feind. — Oberleutnant Michalski, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, hat in zahlreichen Luftkämpfen 41 Luftsiege errungen. — Leutnant Körner, Staffelführer in einem Jagdgeschwader, schoß in Afrika 36 britische Flugzeuge ab. Er ist von einem Feindflug nicht zurückgekehrt. — Leutnant Zellot, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, errang bis zu seiner Auszeichnung 48 Luftsiege.

Oberleutn. WEHMEYER †

Rechts:
Leutnant KÖRNER †

Daneben:
Leutnant ZELLOT

Rechts: **Oberleutnant MICHALSKI**
vor seiner stolzen „Buchhaltung"

PK-Aufn. Kriegsberichter Markwardt (Atl 1, HH 1), Krempl (Sch), Lebel (Sch), v. Pebal (Sch). Aufn. Presse-Hoffmann (2), Scherl-OKW (6)

In Dublin steht das Denkmal des Begründers der neuen irischen Freiheitsbewegung, Dan O'Connell, der 1829 das Wahlrecht zum englischen Parlament erkämpfte

IRLAND

Wer die Geschichte Irlands nicht kennt, mag es verwunderlich finden, daß das Irentum trotz der verkehrsgeographisch günstigen Lage seiner Insel am Westrande Europas und am Ostausgang des Atlantischen Ozeans auf den Meeren der Welt nie eine Rolle spielte. Die Engländer, deren Insel — vom Ozean gesehen — hinter Irland liegt, haben ihre geographische Lagegunst wohl zu nützen gewußt und sich über die Meere das größte Reich aufgebaut, das die Welt je gesehen hat. Irland aber erwuchs sein geschichtliches Schicksal, seine politisch unbedeutende Rolle im europäischen Völkerleben aus seiner Lage zwischen dem Weltmeer und Großbritannien.

Als die Engländer ihren Siegeszug um die Welt antraten, im sechzehnten Jahrhundert, als die Königin Elisabeth die britische Krone trug, da hatten sie zwar schon seit vierhundert Jahren ihre Positionen auf der irischen Insel bezogen, doch war ihre Herrschaft dort noch nicht unbedingt gefestigt. Nun ging das Streben der Briten dahin, Irland völlig in ihren Lebensraum einzubeziehen, wie sie Wales und Schottland einbezogen, und um dieses Ziel zu erreichen, war ihnen jedes Mittel recht. Machtpolitisch gelang dies den Engländern auch nach drei Jahrhunderten einer rücksichtslosen Gewaltherrschaft. Obwohl in dieser Zeit die Iren — bis auf einen kleinen Bruchteil in den entlegensten Teilen Irlands — die englische Sprache und auch die Lebensformen ihrer Unterdrücker annahmen, blieb die Kluft zwischen den Iren und Briten bestehen. Die Iren blieben ein Volk. Zwar hatten sie keine Eigensprache und keine Eigenkultur mehr, aber sie bewahrten sich ein starkes völkisches Bewußtsein. Und so hörte der Kampf zwischen Irland und England niemals auf.

Die Iren erhoben sich in der neueren Zeit gegen Ende des 18. Jahrhunderts gegen die Briten und wurden blutig niedergeworfen. Sie organisierten sich danach in einer mächtigen Volksbewegung unter Führung Daniel O'Connels in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, bis diese Bewegung scheiterte, als in Irland infolge einer Hungersnot von acht Millionen Einwohnern über eine Million elend zugrunde ging und eineinhalb Millionen Iren auswanderten. Erst in den achtziger Jahren fand das Irentum wieder die Kraft, sich politisch zu sammeln. Unter Führung Charles Stuart Parnells lebte die irische Freiheitsbewegung wieder auf. Durch parlamentarische Obstruktion und politischen Terror suchte sie sich Geltung zu verschaffen.

Der Grund und Boden Irlands war damals so gut wie ganz im Besitz britischer Landlords, die ihre Pächter zunächst auspreßten und dann von der Scholle vertrieben, als die Viehzucht lohnender wurde als der Ackerbau. Immer mehr Iren verließen nun ihre Heimat, die sie nicht mehr ernähren konnte, so daß die Volkszahl der Grünen Insel immer geringer wurde. Während Irland 1841 über acht Millionen Einwohner zählte, sind es jetzt nur noch 4,2 Millionen. Einzelne Landstriche der Insel verloren in dieser Zeit bis zu sieben Zehntel ihrer Bevölkerung. Die meisten Iren wanderten nach den Vereinigten Staaten aus. Dort wurden 1930 3,8 Millionen Einwohner gezählt, die entweder in Irland geboren waren oder von in Irland geborenen Eltern abstammten. In der ganzen Welt aber wird die Zahl der Iren auf 13 Millionen geschätzt. Das Auslandsirentum ist also dreimal so zahlreich wie die Bevölkerung Irlands.

Dieser ungeheure Aderlaß am irischen Volkskörper ist hauptsächlich auf die britische Wirtschaftspolitik zurückzuführen, die Irland zu einer großen Viehweide machte, aus der sich die Engländer mit Fleisch und anderen tierischen Erzeugnissen versorgten, ohne nach dem Schicksal der Bevölkerung zu fragen, die durch Ochs und Schaf verdrängt wurde.

Während also Irland einmal zum Segen der britischen Grundherren wirtschaftlich mißbraucht wurde, hielten es die Briten überdies aus machtpolitischen Gründen nieder. Gerade Irland ist ein sprechendes Beispiel für die Verknüpfung des Schicksals der Völker mit der geographischen Lage ihres Lebensraumes im Kreise der Staaten und Mächte.

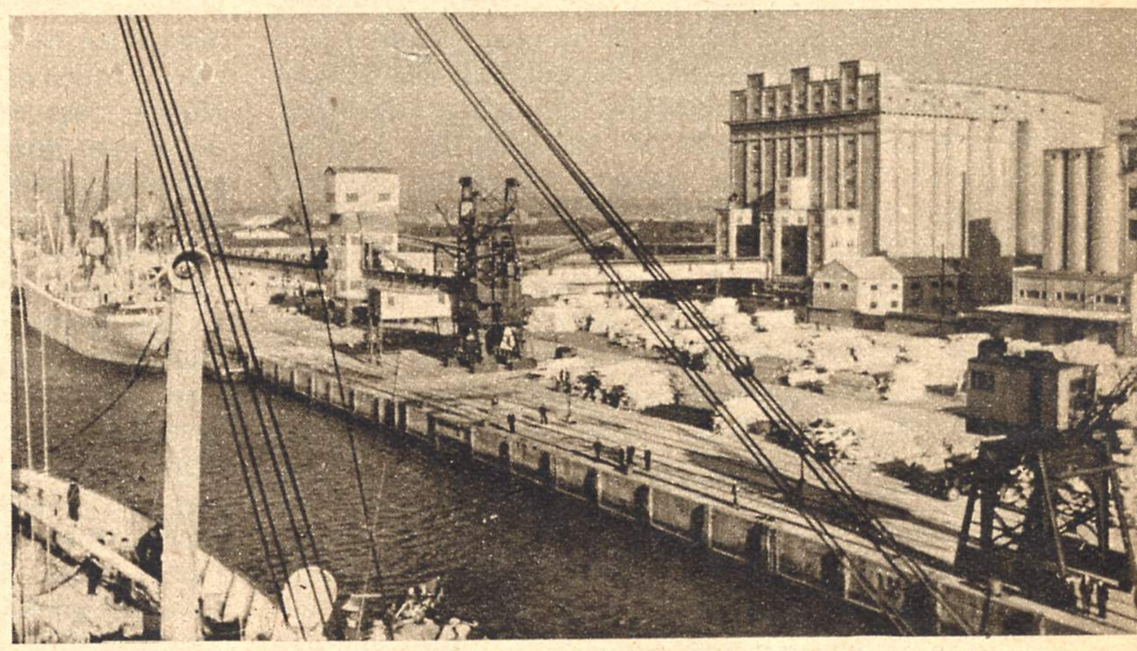
William Gladstone, der gegen Ende des vorigen Jahrhunderts Englands irische Frage bereinigen wollte, aber am Widerstand der Lords scheiterte, sagte einmal: „Will jemand behaupten, wir hätten es gewagt, Irland so zu behandeln, wie es

Der tief eingewurzelte Haß gegen England machte sich besonders im letzten Jahrzehnt allenthalben in Irland bemerkbar. So konnte man auch immer wieder in Städten und

Die missbrauchte Insel

Der Freiheitskampf eines Volkes / Von Robert Bauer

In einer treffenden Schilderung der irischen Landschaft heißt es: „Sie erscheint uns urtümlich fast, als hätten nie Menschen auf ihr gewohnt." Ernst, wuchtig und groß steht jedem Iren das Bild seiner Heimat ins Herz geschrieben, und nie verläßt ihn das „irische Heimweh"



Trotz ungeheurer Schwierigkeiten sind die Iren beharrlich und unbeirrbar an den Aufbau ihrer so lange von den Engländern niedergehaltenen Wirtschaft herangegangen. Dublin ist heute wichtige Industriestadt, Hafen und Sammelpunkt der gesamten irischen Produktion

Aufnahmen: Tschira-Bilderdienst (4), Kartenzeichnung: Kurzhauer

geschah, läge es nicht zwischen uns und dem Ozean, sondern zwischen uns und dem Festland?"

Begonnen haben die Engländer mit der Eroberung Irlands bereits im 12. Jahrhundert. Sie haben für diese Aufgabe freilich in den folgenden drei Jahrhunderten nie starke Kräfte eingesetzt. Sie konnten es auch nicht, weil sie viel zu sehr in Frankreich beschäftigt waren. Als sie aber ihre französische Stellung aufgegeben hatten und sich dem Weltmeer zuwandten, da handelte es sich hinfort bei ihrer Irlandpolitik um mehr als um die Eroberung einer neuen Provinz.

Die irische Insel liegt wie eine Sperre vor der Westküste Großbritanniens. Im Süden und Norden ist sie nur durch die engen Gewässer des St. Georg-Kanals und des Nordkanals von Wales und Schottland getrennt. Irland beherrscht daher geographisch beide Zugänge Mittelenglands zum Atlantik. Irland kontrolliert ferner die großen Schiffahrtswege Großbritanniens, die durch die Doverenge und um Schottland herum nach der englischen Ostküste führen. Ein Gegner der Briten, der auf der irischen Insel Fuß faßte, zumal wenn er einen Teil der Atlantikküste beherrscht und über Seestreitkräfte verfügt — in der neueren Zeit auch über eine starke Luftwaffe —, ein solcher Gegner Großbritanniens könnte aus seiner irischen Flankenstellung heraus die ganze britische Insel beherrschen.

Dieser Gefahr wollten die Briten vorbeugen, als sie ihren Beutezug um die Welt antraten. Damals hatte England Spanien zum Widersacher und danach Frankreich. Beide Mächte haben versucht, in Irland Fuß zu fassen. Auch Napoleon wollte in seinem Kampf gegen England die strategische Bedeutung Irlands ausnutzen. Als das Direktorium der Französischen Republik 1798 zur Unterstützung eines irischen Aufstandes Truppen nach Irland schickte, schrieb es an den Oberbefehlshaber der irischen Expedition: „England von Irland zu trennen, heißt, es in den Zustand einer zweitrangigen Macht zu versetzen, das würde bedeuten, es seiner Vorherrschaft auf allen Meeren zu berauben."

Dies also ist der geopolitische Grund, warum die Briten, um es mit den Worten Gladstones zu sagen, Irland so behandelten, wie es geschah. Irland wurde seine Lage vor den Toren Englands zum Verhängnis. Irland litt, weil England, ungestört von äußeren Einflüssen, auf den Meeren der Welt herrschen wollte. Daß die Briten die Iren außerdem noch wirtschaftlich verelendeten und ihres Bodens beraubten, daß sie es nicht verstanden, das Irentum, dessen Unterstützung oder wenigstens dessen Wohlwollen sie doch brauchten, dem politischen Zustand zu versöhnen, spricht nicht gerade für das den Engländern so häufig nachgeredete Geschick in der Behandlung unterworfener Völker.

Die Iren haben sich dem britischen Zwang nicht gebeugt. Der politische und wirtschaftliche Mißbrauch, den England mit dem irischen Boden trieb, ließ den Haß der Iren gegenüber England nie erlöschen.

Während des ersten Weltkrieges, am Ostermontag 1916, erhoben sich die Sinnfeiner, die seit der Jahrhundertwende das radikale Irentum führten, in Dublin gegen die britischen Besatzungstruppen. Der Aufstand wurde blutig niedergeschlagen, die Führer von einem britischen Standgericht zum Tode verurteilt und bis auf wenige Unterführer erschossen. Gerade diese Bluturteile brachten dann die ganze Insel gegen die Engländer in Bewegung. Es gab keine Ruhe mehr in Irland. Die englische Regierung konnte nicht die militärische Dienstpflicht einführen, und statt neue Rekruten für ihre in den Flandernkämpfen schwer ausgeblutete Armee aus Irland zu bekommen, mußten die Briten die Garnisonen auf der irischen Insel verstärken.

Eamon de Valera, einer der begnadigten Unterführer des Osteraufstandes, mobilisierte die Iren gegen die englische Herrschaft. Die Irisch-Republikanische Armee, kurz IRA genannt, die damals entstand, führte den ungleichen Kampf mit Waffengewalt. Durch einen unerbittlichen Kleinkrieg gelang es der militanten Gefolgschaft de Valeras, die Engländer allmählich mürbe zu machen.

1921 gestand die britische Regierung einem Teil Irlands den Dominionstatus zu, das heißt, er erhielt das Recht, sich selbst zu regieren und als Irischer Freistaat, der nur durch die britische Krone mit dem Empire verbunden sein sollte, ein eigenes staatliches Leben zu führen.

Aber der Freistaat umfaßte nur einen Teil der Insel. Der größere Teil der Ulsterprovinz wurde dem jungen irischen Staat vorenthalten. In Ulster waren im 17. Jahrhundert zahlreiche englische und schottische Kolonisten eingewandert, deren Nachkommen jetzt nicht unter die Gewalt einer irischen Regierung kommen wollten. Im Rahmen der gesamten irischen Bevölkerung bildeten sie eine Minderheit. England benutzte ihre anti-irischen Wünsche, um aus sechs Ulstergrafschaften unter dem Namen Nordirland ein staatsähnliches Gebilde mit Selbstverwaltung zu schaffen, das bei Großbritannien blieb. Damit hatten sich die Briten in Irland eine letzte Position gesichert, die allerdings durch das Dasein einer starken nationalistischen Minderheit in Nordirland belastet ist.

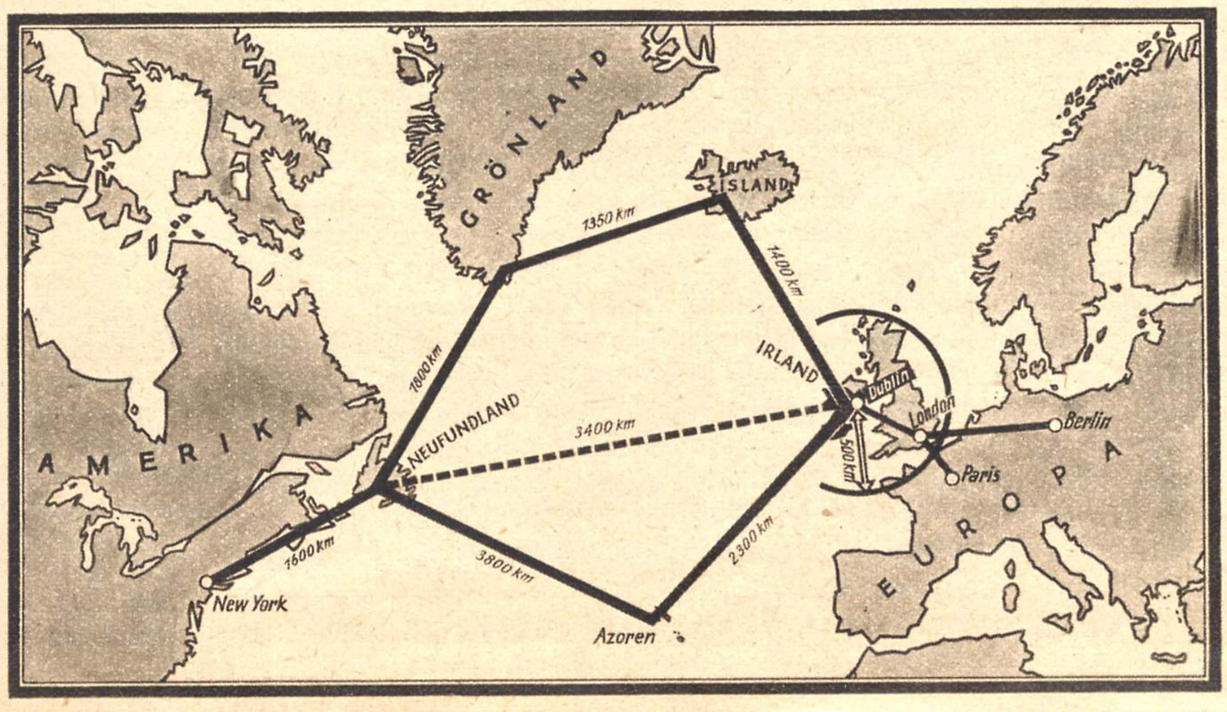
Der irische Nationalismus aber hatte abermals Ursache, den Kampf gegen die Engländer fortzusetzen. Er geht seither um die Einheit Irlands.

In dem Londoner Vertrag, der den Freistaat schuf, mußten sich die Iren verpflichten, die britischen Flottenstützpunkte auf der irischen Insel, nämlich die Häfen von Berehaven, Queenstown und Lough Swilly jederzeit der britischen Admiralität zur Verfügung zu stellen, wenn diese es wünschte. Der Irische Freistaat war dadurch der Gefahr ausgesetzt, bei jedem Konflikt der Engländer mit einer Seemacht, in einen Krieg verwickelt zu werden, ganz abgesehen davon, daß er durch die Bestimmungen über die Vertragshäfen in seiner Souveränität beschränkt wurde.

Nachdem de Valera 1932 Ministerpräsident des Freistaats geworden war, löste seine Regierung allmählich sämtliche verfassungsmäßigen Bindungen Eires — wie der Irische Freistaat nach altüberliefertem Namen seit 1937 heißt — zu Großbritannien, und endlich wandte sie sich auch gegen die Bestimmungen des Londoner Vertrages, die die Frage der Vertragshäfen regelten. Nach einem langjährigen irisch-englischen Konflikt, der mit wirtschaftlichen Waffen ausgekämpft wurde, setzte die Regierung Eires ihren Willen durch, und die Engländer verzichteten schließlich auch auf die Vertragshäfen. Seither kann die britische Kriegsflotte nur mehr die Stützpunkte in Nordirland benutzen, wodurch ihr Aktionsradius um 400 Seemeilen verkürzt wurde.

Kein Wunder also, daß die Briten gleich zu Beginn dieses Krieges die Iren bedrängten, ihrer Flotte wieder die alten Kriegshäfen zu überlassen. Eire aber, der einzige Staat im britischen Machtbereich, der weder den Achsenmächten den Krieg erklärte, noch die diplomatischen Beziehungen abbrach, lehnte die Wünsche der Londoner Regierung kurzerhand ab. Auch die Mahnungen und Forderungen aus Washington änderten daran nichts. Die Engländer setzten daraufhin — nach altem Brauch — Eire unter wirtschaftlichen Druck; aber lieber nahmen die Iren Entbehrungen auf sich, als daß sie ihre Neutralität aufgegeben hätten. Als Roosevelt im November 1941 wegen den irischen Häfen abermals in Dublin intervenieren ließ, gab de Valera in einer Rede den angelsächsischen Mächten dies zu verstehen: „Das Ziel eines Fremden", sagte er, „der herzukommen wünscht, ist es, uns zu seinem eigenen Vorteil auszubeuten, und jeder, der etwas anderes glaubt, ist ein Narr."

Die Engländer und Amerikaner müssen sich also weiterhin mit den beiden Stützpunkten in Nordirland begnügen, die nicht gerade vorteilhaft liegen: mit dem Hafen in Belfast Lough und dem Stützpunkt im Lough Foyle, den sich die Amerikaner eigens für ihre Zwecke ausbauten, und zwar noch ehe sie den „Schießkrieg" begonnen hatten. Dort landen die USA ihre Truppen, und in Nordirland sind sie auch stationiert. Für eine Armee, die nichts Geringeres beabsichtigt, als Europa zu erobern, ist dieses Aufmarschgebiet freilich recht eng. Und so richten sich die Wünsche des angelsächsischen Imperialismus nicht mehr nur auf Irlands Häfen, sondern auf das ganze Gebiet Eires. Von welcher Seite Irlands Neutralität Gefahr droht, liegt also am vollen Tage.



Unsere Karte zeigt, wie wichtig einmal die Rolle sein wird, die Irland — das schon Hauptmann Köhl für seinen berühmten Ozeanflug als Absprung diente — für einen transatlantischen Flugverkehr spielen kann. Bei dem Vergleich der Entfernungen ist zu beachten, daß in der flachen Kartendarstellung die Kugelform der Erde nicht voll berücksichtigt ist und sich infolgedessen Verkürzungen in der Wiedergabe ergeben

Wir Zerstörer

Erlebnisse an allen Fronten

Von Hauptmann Johannes Kiel

II

Wir haben wohl manchmal im stillen unsere Jäger beneidet, die Abschuß um Abschuß zählen und wackelnd zum Feldflughafen zurückkehren dürfen. Jeder Abschuß wird als persönlicher Erfolg verbucht. Wir haben nichts dergleichen aufzuweisen. Keiner von uns wird persönlich berühmt. Aber damit haben wir uns abgefunden. Nicht auf den Ruhm des einzelnen kommt es an, sondern auf den Erfolg für das Ganze. Anfang September 1941 flogen sowjetische Maschinen bei Nacht in Ostpreußen ein und gelangten sogar bis nach Berlin. Man konnte sich zunächst nicht erklären, wo der Startplatz dieser Maschinen gelegen sein könnte. Bald aber kam man darauf. Das Geschwader erhielt den Auftrag, diese Sache in Ordnung zu bringen. Mit zehn Zerstörern flogen wir los. Nun gibt es in der fraglichen Gegend aber mehrere Flugplätze, und wir schickten daher eine Rotte los, die den betreffenden Flugplatz ausmachen sollte, von dem die nächtlichen Bomber starteten. Alle Plätze wurden von unseren Beobachtern abgeflogen und jeder gewissenhaft nachgesehen, aber von sowjetischen Bombern war nichts zu entdecken. Nur ein Platz war unseren Kundschaftern verdächtig, und wir flogen wieder aus, um diesen Platz noch einmal in Augenschein zu nehmen. Aus fünfzehnhundert Metern Höhe war nichts zu erkennen außer den Nestern der Flakartillerie, die in großer Menge vorhanden waren. Konnten die Bomber so gut getarnt sein oder war das ganze Nest ausgeflogen? Wir wollten auf jeden Fall Klarheit haben; dazu mußten wir unbedingt im Tiefflug hinunter.

Kaum außer Sichtweite, stürzten sich unsere Maschinen mit Vollgas hinunter zum Tiefstflug dicht über Bäume und Häuser auf den Flugplatz. Unbemerkt kamen wir heran und brausten in Meterhöhe über den Platz dahin. Schnell nach rechts und links geschaut! Und richtig, zwischen den Häusern, auf einem Bauernhof, hinten im Heideland sehen wir Fahrgestelle und blinkende Propeller. Es stimmte also. Die Maschinen waren ausgezeichnet getarnt, mit Zweigen und Heidekraut abgedeckt. Von oben hätten wir lange nach ihnen suchen können!

Wir hatten genug gesehen — sechs oder sieben Maschinen hatten wir in der Eile gezählt, aber da standen sicher noch mehr — und brausten davon zur Meldung. Und am nächsten Morgen starteten dann zehn Zerstörer, schwer mit Bomben beladen, mit der Aufgabe, dieses Wespennest gründlich auszuräuchern und auszurotten.

„Achtung! Fertigmachen zum Bombenwurf!" Wir hatten den Befehl aus der Führermaschine erwartet. Mechanisch wurden die Bombengeräte eingeschaltet, die Waffen durchgeladen, die Instrumente nachgeprüft; alles in Ordnung. Jetzt tönt es durch das Mikrophon: „Barbara eins — Barbara zwei — Barbara drei" — und fast senkrecht stürzen sich zehn Zerstörer in rasender Geschwindigkeit hinunter auf den Flugplatz. Kommando: „Bomben los!" Zehn Maschinen werfen gleichzeitig im Reihenwurf auf Flakartilleriestellungen und Flugplatz. Es regnet Bomben. „Langsam durchziehen!" — „Kurve links!" Unten erdröhnt die Erde unter unserem Bombenhagel. Wir benutzen die sich daraus ergebende Panik und stürzen uns hinunter zum Tiefangriff. Eine Maschine um die andere, und wenn sie noch so gut getarnt war, fällt uns zum Opfer. Wir sind schon zur Hälfte mit unserer Arbeit fertig, da erholen sich erst die feindlichen Flakkanoniere von ihrem Schrecken. Granaten platzen um uns, aber wer kehrt sich daran! Wir hören nur die uns so geläufige und immer wieder berauschende Musik explodierender Tankwagen und Bombenlasten, dicke Rauchschwaden steigen hoch, Maschinenteile sausen durch die Luft, Häuser und Hallen fallen in einem Sprühregen von Funken zusammen. Und immer wieder stürzen wir uns hinein in diesen Hexenkessel und speien Verderben aus unseren Bordwaffen. Sechzehn feindliche Maschinen, darunter viermotorige, standen in Flammen und Rauch, aber wir lassen noch nicht vom Ziel. Es zieht uns wie magnetisch immer wieder an, und wir stürzen uns hinunter, bohren uns durch Feuer und Qualm und Lärm und suchen, suchen . . . Es könnte vielleicht doch noch irgendwo eine Maschine versteckt und vergessen sein. Endlich gelingt es dem Kommandeur, uns auf Heimatkurs zu bringen. Und wieder machten wir unsere Bilanz: Zwei Mann verwundet, zwei Maschinen hatten Motorschaden und hinkten auf einem Motor nach Hause, aber es war wiederum gründliche Zerstörerarbeit geleistet worden. Da unten lebte kein sowjetischer Bomber mehr. Die Heimat hatte Ruhe vor ihnen.

„Die Maschinen waren ausgezeichnet getarnt, mit Zweigen und Heidekraut abgedeckt Von oben hätten wir lange nach ihnen suchen können . . ." Zeichnungen H. v. Medvey

*

Über unseren Panzerspitzen hatte ich eines Tages mit drei Maschinen „freie Jagd" zu fliegen, das bedeutete, ich sollte verhindern, daß feindliche Bomber unsere Panzer angriffen. Schon eine halbe Stunde lang hing ich darüber, aber in der Luft zeigte sich nichts vom Feind. Ich flog einen kleinen Abstecher hinüber zur Front und ging auf die Autojagd. Ein paar Schuß von oben, und sie rasten gegen den nächsten Baum oder vergaßen die Kurve und lagen im Graben. Einen Lkw hatte ich diesmal vor und war auf hundert Meter heran. Sechs Mann sah ich darauf sitzen; sie hatten meine Absichten bereits erkannt und und waren dabei, abzuspringen, da drückte ich schon auf alle Knöpfe, und ein ungeheurer Rauchpilz stieg sofort unter mir hoch, es gab einen unheimlichen Knall; gerade noch konnte ich die Maschine hochreißen. Ein Munitionswagen. Als sich die Rauchwolke verzog, gähnte da unten auf der Straße nur noch ein großer Trichter. Und da klopft mir der Funker auf die Schulter: „Feindlicher Bomberverband, Richtung eigene Front!" Wir brausen ab mit Vollgas, zurück zu unserer Panzerspitze. Jawohl, da sind sie schon, neun Stück nebeneinander. Und wir sitzen im Tiefflug, die aber sind auf zweitausend Meter Höhe. Bis zur Front waren es höchstens nur noch zehn Kilometer! Die Pulle herein und nichts wie hinauf! Hoffentlich schaffe ich es noch. Fünfhundert, tausend, fünfzehnhundert, nochmal fünfhundert, ja, wir schaffen es noch. Gerade will ich den nächsten angreifen, da sichte ich links und rechts über dem feindlichen Bomberverband, fünfhundert Meter höher, einige zehn sowjetische Jäger als Begleitschutz. Zehn Jäger gegen drei Zerstörer! Eine aussichtslose Sache! Aber zum Abwurf ihrer Bomben durften die dicken Bomber auf keinen Fall kommen.

„Ein ungeheurer Rauchpilz stieg sofort unter mir hoch, es gab einen unheimlichen Knall . . ."

Allem Anschein nach hatten uns die Jäger noch nicht bemerkt, also heran! Dritte Maschine auf dem rechten Flügel hinaus, die zweite nach der Mitte. Ich selbst greife den am weitesten links fliegenden Bomber an. Auf fünfzig Meter gebe ich Feuer aus allen Waffen. Eine dicke Rauchfahne quillt auf, er bäumt sich empor, dann geht er ab. Und immer noch merkten die feindlichen Jäger nichts. Der Verband der Bomber war unruhig geworden, ging aber nicht ab vom Kurs. Sie waren nun gleich am Ziel, ich konnte mir nicht mehr die Zeit zu einem zweiten Abschuß lassen. So flog ich drauflos und ließ durch den ganzen dicht aufgeschlossenen Bomberhaufen meine Feuergarbe hin und hertanzen, von links nach rechts und wieder zurück. Das half; sie stoben auseinander, nach unten, nach oben und rechts und links und machten kehrt. Den beiden anderen Maschinen war es noch gelungen, je einen Bomber zum Abschuß zu bringen, und jetzt bemerkten auch endlich die feindlichen Jäger, was hier gespielt wurde, aber wir stellten sofort unsere drei Maschinen auf den Kopf und brausten davon. Die Verfolgung haben sie bald aufgegeben. Unser Ziel war erreicht: drei feindliche Bomber abgeschossen, einen feindlichen Kampfverband unter stärkstem Begleitschutz zersprengt. Wir waren zufrieden. Schluß folgt

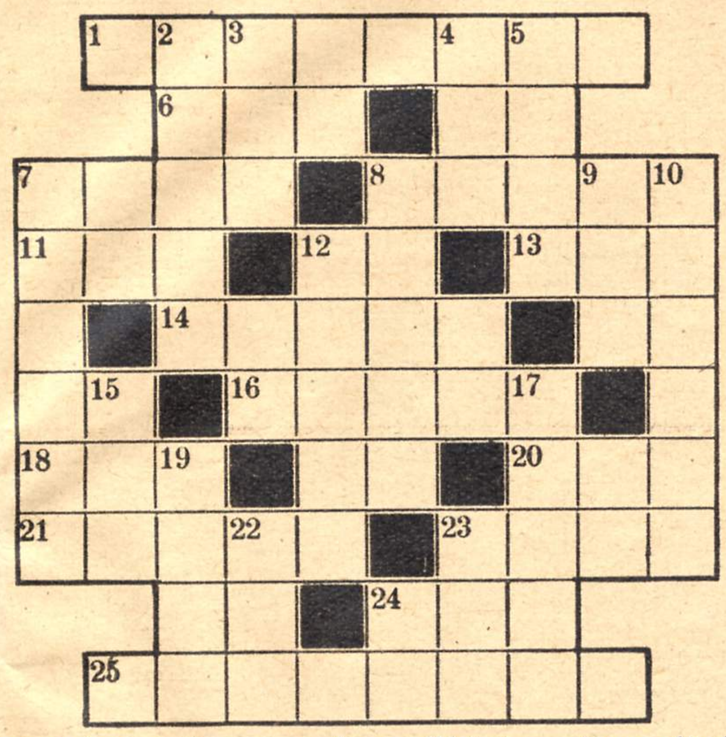
Generaloberst RÜDEL

Der Führer hat den bisherigen Chef der Luftwehr im Reichsluftfahrtministerium, General der Flakartillerie Rüdel, zum Generaloberst befördert und mit dem Ritterkreuz des Kriegsverdienstkreuzes mit Schwertern ausgezeichnet. Generaloberst Rüdel hat sich große Verdienste um die Entwicklung der Flakartillerie von ihren ersten Anfängen bis zur heutigen Vervollkommnung erworben. Es gab deshalb kaum eine berufenere Persönlichkeit, die in der neuen deutschen Luftwaffe die Inspektion der Flakartillerie hätte übernehmen können; er erhielt auch als erster deutscher Soldat den Dienstgrad eines Generals der Flakartillerie.

Aufn. Scherl-Bilderdienst (Bieber)

Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

Kreuzworträtsel



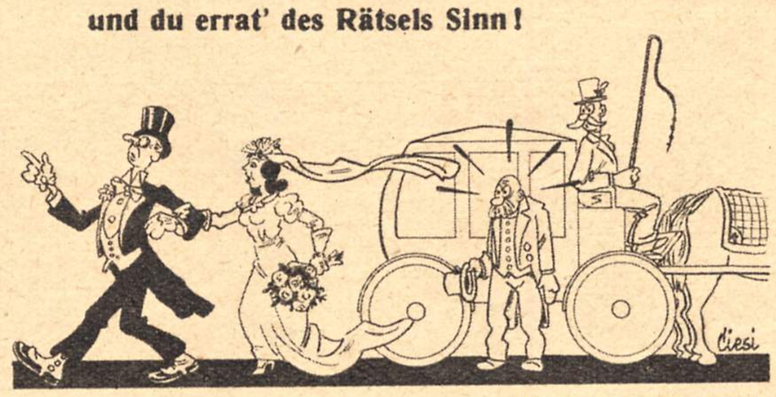
Bedeutung der einzelnen Wörter: a) von links nach rechts: 1 scheinbare Sonnenbahn, 6 Brennstoff, 7 deutscher Strom, 8 Mühlenerzeugnis, 11 Wurfgerät, 13 Spielschein, 14 italienischer Geigenbauer, 16 bewußte Unwahrheit, 18 Bedrängnis, 20 Gutschein, 21 Vogel, 23 Charaktereigenschaft, 24 Insel in der Irischen See, 25 oberitalienisches Gewässer;
b) von oben nach unten: 2 Giftschlange, 3 Windstatten, 4 Einsenkung, 5 Säugetier, 7 Drama von Goethe, 8 männliches Haustier, 9 elektrisch geladenes Teilchen, 10 konzentriertes Nahrungsmittel, 12 Gebirgsgasthaus, 15 portugiesische Kolonie in Vorderindien, 17 einförmige Landschaft, 19 Blasinstrument, 22 Schankstube, 23 Brennstoff. 55477

Silbenentnahmerätsel

Koffein — Fanfare — Batterie — Orangerie — Sturmflut — Tagebuch — Schützling

Jedem der vorstehenden Wörter ist eine Silbe zu entnehmen. Diese Silben ergeben, in der angegebenen Reihenfolge aneinandergereiht, eine Waffe. 54952

Der eilt zum „Eheschließen" hin,
und du errat' des Rätsels Sinn!



Zeichnung: Cieslelski

Ein Fatzke aus der Kutsche saust,
Die Braut folgt keuchend und zerzaust.
Von Fatzke nimm das „F" nun fort,
Von Braut das „t" und form' ein Wort
Aus „Brau" und „atzke" allsogleich,
Entnommen aus der Tiere Reich.

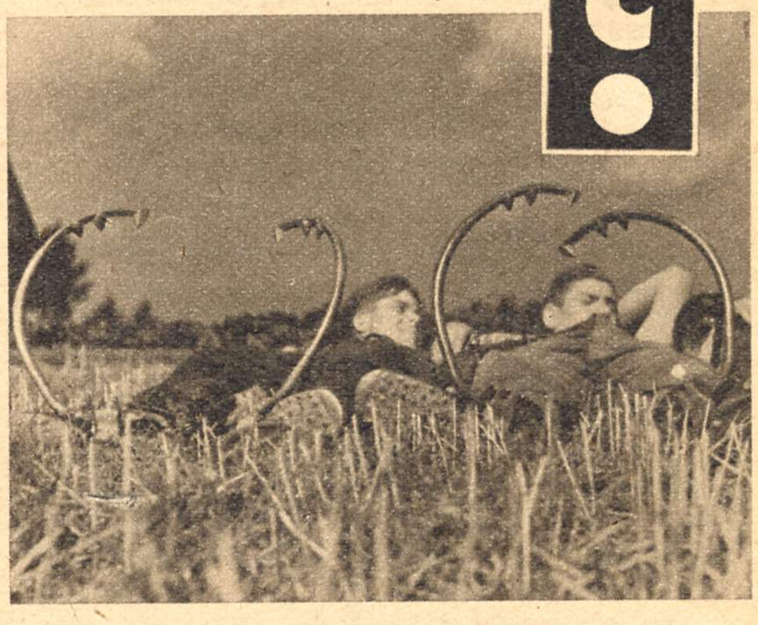
Divisionsergänzungsaufgabe
(Nachahmung nicht gestattet)

In dem Divisionsschema

```
. 3 . . . . : . . . = 3 . . .
. 3 .
-------
. . . .
. . . .
-------
    3. .
    3. .
```

sind die durch Punkte bezeichneten Ziffern durch einen unglücklichen Zufall unleserlich geworden. Aus den wenigen gegebenen Ziffern ist nun das ganze Schema wieder zu ergänzen. Man mache sich klar, daß die zweite Zeile jeder Gruppe das Produkt des Divisors mit einer Ziffer des Ergebnisses ist, während die erste Zeile jeder Gruppe sich aus dem Subtraktionsrest der vorhergehenden Gruppe und einer heruntergezogenen Zahl ergibt. Da zuletzt kein Rest bleibt, geht die Aufgabe auf. Eine Null kommt niemals am Anfang einer Zahl vor. Weitere Dreien sind in dem Schema nicht enthalten. 55642

Was ist das ?



PK-Aufnahme Kriegsberichter Eisenhart (Atl)

Das sind keine gigantischen, aus dem Gras hervorlugenden Hirschkäfer, sondern nur die Steigeisen der Luftnachrichten-Männer, die während des Leitungshaus eine kleine Pause eingelegt haben

Auflösungen

Kreuzworträtsel: a) 1 Ekliptik, 6 Oel, 7 Elbe, 8 Kiele, 11 Ger, 13 Los, 14 Amati, 16 Lüge, 18 Not, 20 Bon, 21 Taube, 23 Geiz, 24 Man, 25 Gardasee; — b) 2 Kobra, 3 Lee, 4 Tal, 5 Igel, 7 Egmont, 8 Kater, 9 Ion, 10 Essenz, 12 Baude, 15 Goa, 17 Ebene, 19 Tuba, 22 Bar, 23 Gas.

Silbenentnahmerätsel: Infanteriegeschütz

Der eilt zum „Eheschließen": Raubkatze.

Divisionsergänzungsaufgabe: Erste Zeile: 637 554 : 177 = 3602. Zweite Zeile: 531. Dritte Zeile: 1065. Vierte Zeile: 1062. Fünfte Zeile: 354. Sechste Zeile: 354.

ZEISS IKON

TRADITION und PRÄZISION finden ihre Verkörperung in den Erzeugnissen der ZEISS IKON AG. DRESDEN

Bitte auch unter dem Kinn rasieren! An harten Bartstoppeln zerschleißt jede Krawatte ... auch Ihre schöne

RAXON Krawatte

Kleine Wunden schnell verbunden mit Hansaplast elastisch

Nur einen Streifen abschneiden, die Gaze entfernen, und schon ist der Verband fertig.

H 272d

Wer dies liest:

BAUER & CIE

soll sofort denken:

SANATOGEN
FORMAMINT
KALZAN

TRILYSIN-RATSCHLÄGE

Haar hygiene

An jedem Morgen mit den Fingerspitzen die Kopfhaut kräftig massieren, und zwar immer von der Seite nach der Kopfmitte. Diese Kopfmassage ist nützlich für Ihr Haar, weil sie der Neigung der Kopfhaut zu übermäßiger Spannung vorbeugt. *Beherzigen Sie unsere Ratschläge heute mehr als früher, bis wir das biologische Haartonikum* TRILYSIN *wieder wie gewohnt für Ihre tägliche Haarpflege zur Verfügung stellen können.*

Niemand kann hexen —

aber auch jetzt kann jeder saubere Wäsche haben. Nur die Waschvorschriften beachten! Später gibt's dann wieder Dr. Thompson's Schwan-Pulver. Auch SeiFIX, das gute Bohnerwachs, wird wiederkommen.

Für die Schuhe ist nach wie vor Pilo da. Es erhält sie, macht blank und weich zugleich. Aber auch Pilo sparsam verwenden!

Kb 19

Jeder von uns ein „Schleusenmeister"?

Bei der Zahnpflege nämlich! — Abends wird mit SOLIDOX Zahnpasta geputzt, morgens schlürft man kräftig klares Wasser zwischen den Zähnen hindurch. Das schleust auch den letzten Fremdkörper fort und kräftigt außerdem noch das Zahnfleisch.

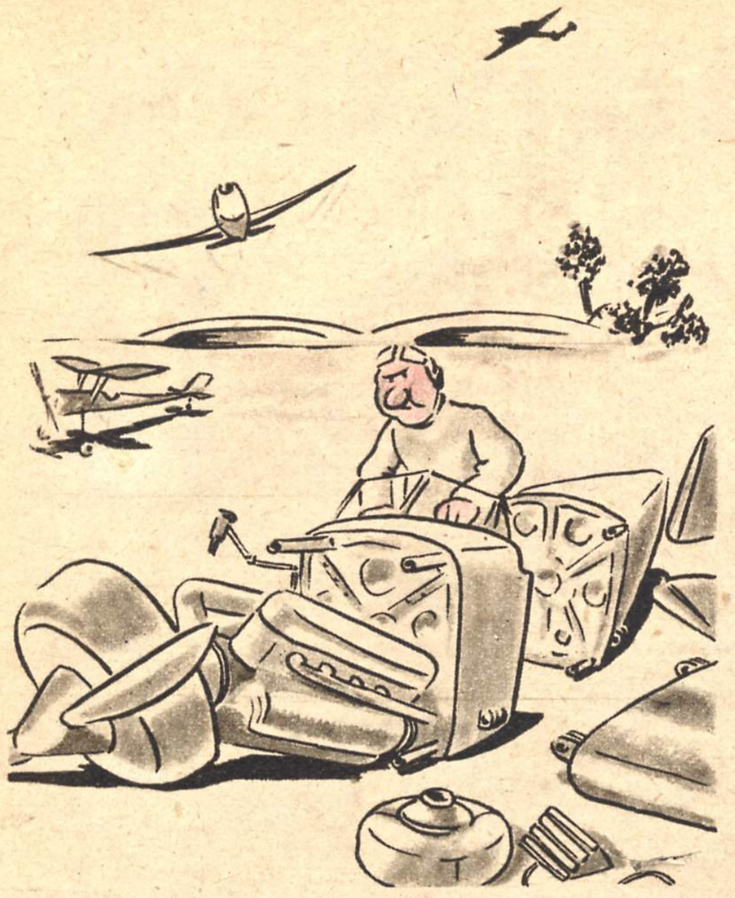
Solidox Gesellschaft für Zahnhygiene m. b. H., Berlin

SO 208

Ford

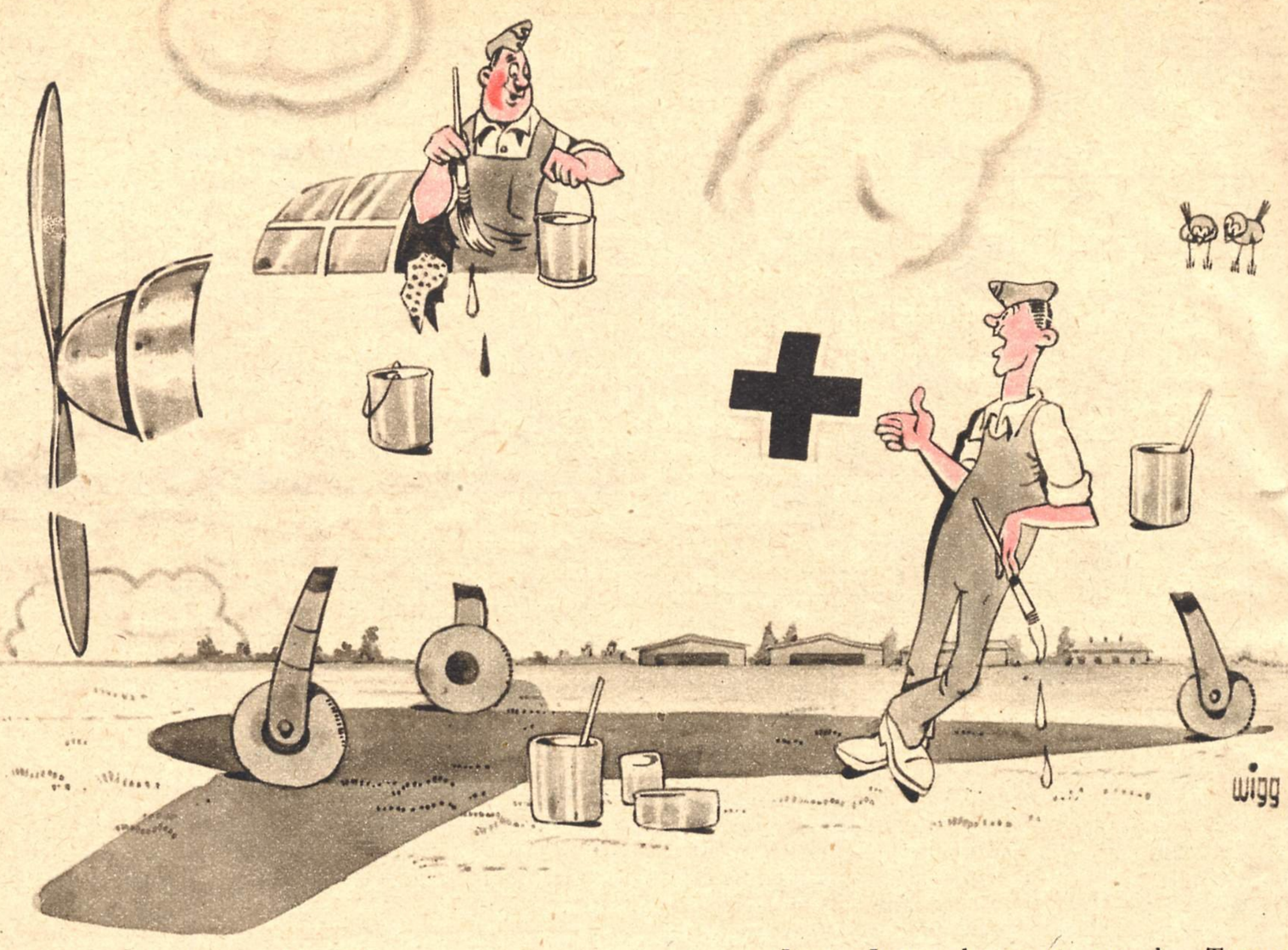
PERSONEN- UND LASTKRAFTWAGEN

aus dem Kölner Fordwerk



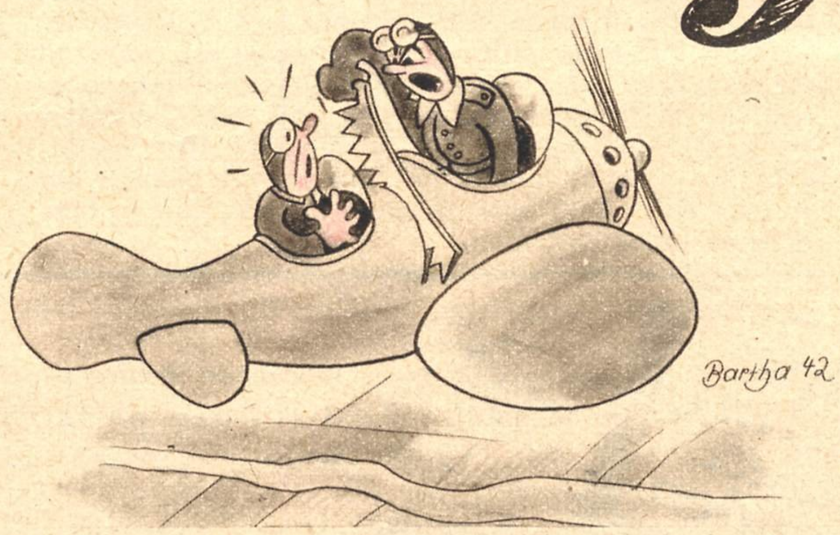
„Stimmt, auf diesen Knopf hätte ich drücken sollen!“

Am Doppelsteuer: „Na, landen wir bald? Ich hab' von Ihren Loopings, Rückflügen und tollen Kurbeleien genug!“ — „Was, ich denke Sie sind der Pilot?“

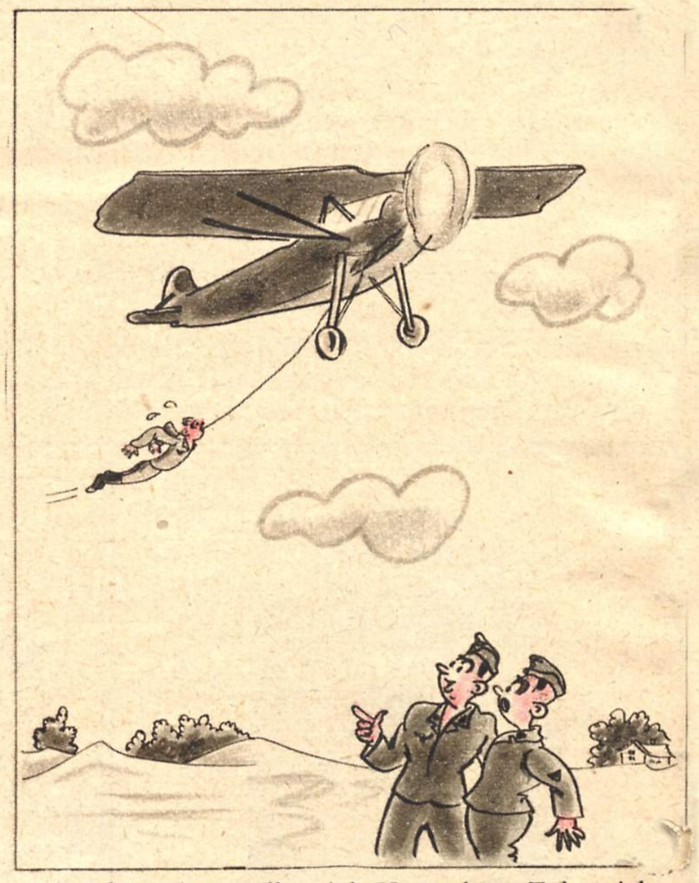


„Junge, Junge, das nennt man aber Tarnung!“

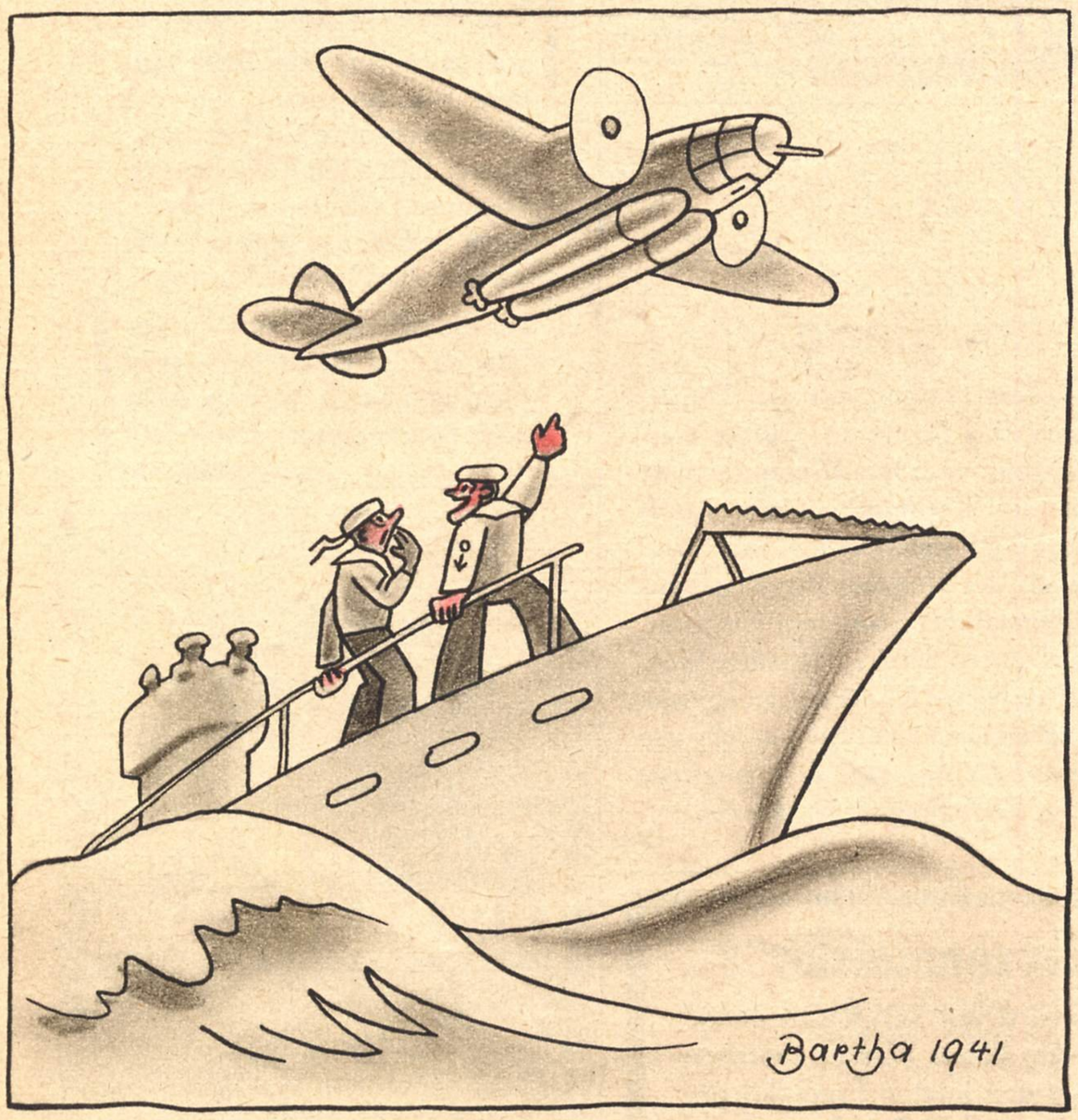
Nun schlägt's 13



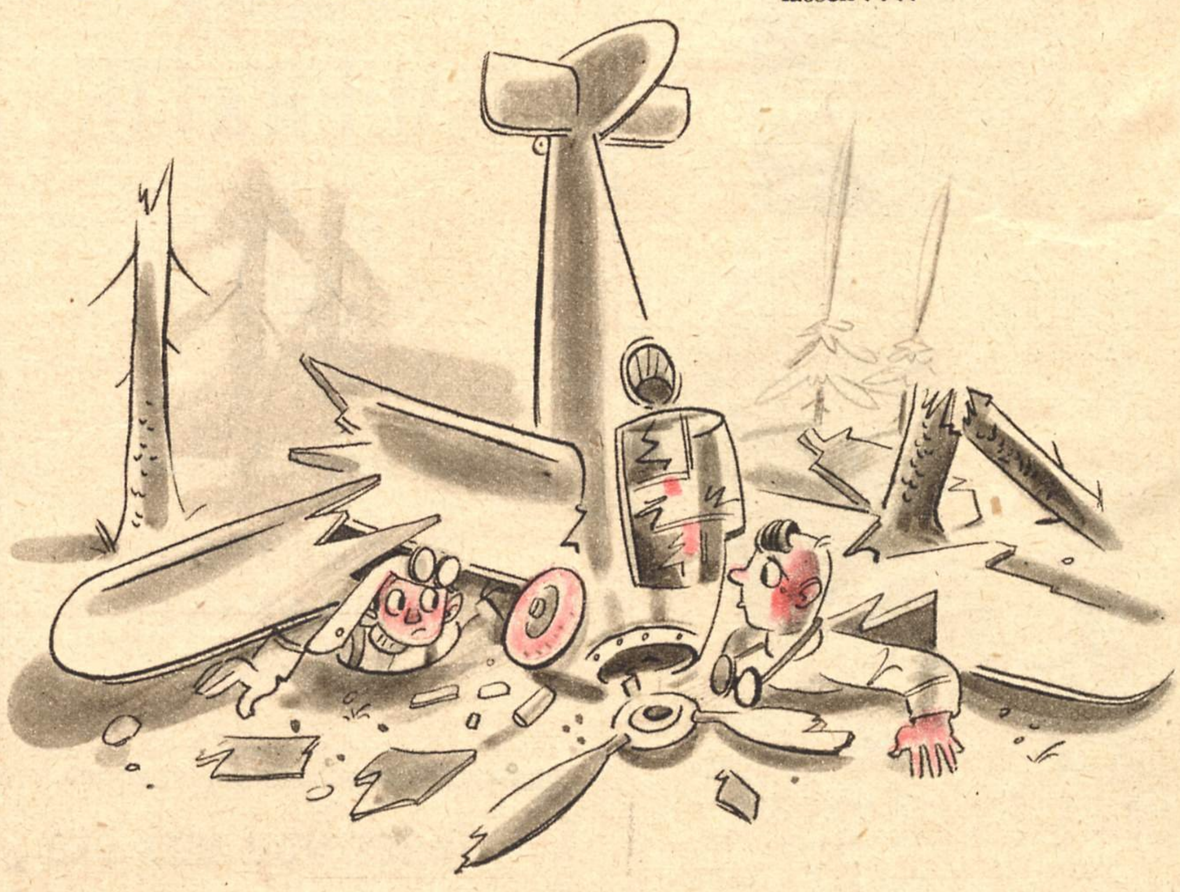
„Willst du in Zukunft meine Freundin in Ruhe lassen?!“



„Auf diese Art wollte sich Kurt einen Zahn ziehen lassen . . .!“



Links: „Im Ernst, Maxe, ich kann mir immer noch nicht erklären, wie so ein Torpedoflugzeug beim Angriff taucht . . .“



„Franz — Franz, lebst du noch?“ — „Ich weiß noch nicht, Toni! Und du?“

Zeichnungen:
Bartha (2), Jeannin-Ribettes (2), Grüneberg (1), Martin (1), Siegl (1)

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 3 bzw. 4 Rpf Postgebühren, hierzu 4 bzw. 6 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 13. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Postscheck-Kto. Berlin 2309 74.

. . . und jetzt schicken Sie den ADLER gleich an die Front